



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 134]
No. 134]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, सितम्बर 22, 2005/भाद्र 31, 1927
NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 22, 2005/BHADRA 31, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 सितम्बर, 2005

संख्या टीएमपी/31/2005-वीसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) में अपने प्रचालनों के लिए अपने दरों के मान (एसओआर) के संशोधन हेतु विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/31/2005-वीसीटीपीएल

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल)

... आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2005 के 30वें दिन पारित किया गया)

2.1 वीसीटीपीएल का दरों का मान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार इसके दिनांक 20 सितम्बर, 2003 के आदेश संख्या टीएमपी/16/2003-वीपीटी द्वारा निर्धारित किया गया था। इस प्राधिकरण ने दो मर्दों अर्थात् क्वे क्रेन प्रभार और दुलाई प्रभार को छोड़कर, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) में लागू (तत्कालीन) दरों से 10% कम पर दरों के मान को अनुमोदित किया था। इन दो मर्दों के लिए प्रशुल्क सीसीटीएल में (तत्कालीन) मौजूद प्रशुल्क स्तर पर निर्धारित किया गया था। इसके अलावा, व्यापार जगत के अनुरोध पर प्रस्तावित कुछ विविध सेवाओं के लिए प्रभार भी वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित के अनुसार अनुमोदित किए गए थे।

2.2 इस तथ्य को मानते हुए कि वीसीटीपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव पूर्वानुमानों/अनुमानों पर आधारित था और सीसीटीएल प्रशुल्क ढांचे को आधार के तौर पर अपनाया गया था, इसलिए यह निर्णय किया गया कि प्रशुल्क की समीक्षा 31 मार्च, 2005 तक के लिए निर्धारित इसके दरों के मान की वैधता अवधि के अंत में वास्तविक वित्तीय और प्रचालनात्मक आंकड़ों के अनुसार की जाएगी।

3.1 तदनुसार, वीसीटीपीएल ने आरंभ में मार्च, 2005 में इसके प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय विद्यमान विनिमय दर अर्थात् 1 अमरीकी डॉलर = 48 रुपए पर डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिवर्तन के शर्ताधीन मौजूदा प्रशुल्क को एक वर्ष और के लिए जारी रखने के अनुरोध के साथ प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तब इस प्रस्ताव पर सामान्य परामर्श प्रक्रिया के अनुसरण में कार्यवाही चल रही थी, तब वीसीटीपीएल ने यह प्रस्ताव वापस ले लिया और प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्च, 2005 में घोषित संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया था।

3.2 अतः वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए आरंभिक प्रस्ताव को वापस ले लिए गए के रूप में बंद कर दिया गया तथा मौजूदा दरों के मान (एसओआर) की वैधता को उसकी 31 मार्च, 2005 की अवसान तिथि से 3 माह की अवधि के लिए बढ़ा दिया गया।

4.1 इस पृष्ठभूमि में, वीसीटीपीएल ने 1 जुलाई, 2005 से 30 जून, 2008 तक 3 वर्ष की अवधि के लिए अपने दरों के मान (एसओआर) का संशोधन करने का नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

4.2 वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि कंटेनर यातायात वर्ष 2003-04 के दौरान (9 माह के प्रचालन के लिए) 17508 टीईयू से क्रमिक रूप से बढ़कर वर्ष 2004-05 में 45517 टीईयू हो गया है। यह वृद्धि जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में संकुलन के कारण आईसीडी यातायात के अस्थायी विपथन के कारण है। वर्तमान रूझान के अनुसार, इसके यातायात के निम्न दो तरीकों में से किसी एक तरीके से बढ़ने की आशा है :

(i) परिदृश्य I - संतुलित वृद्धि दर

कंटेनर जहाजों के लिए चार्टर बाजार के तेजड़िया स्वरूप, जिसके 2006 के मध्य तक जारी रहने की संभावना है तथा पश्चिमी तट पर नवोदित होते कंटेनर टर्मिनलों से कठोर प्रतिस्पर्धा के कारण एक संतुलित यातायात वृद्धि होने की आशा है। इस परिदृश्य में, वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक यातायात के क्रमशः 63,000 टीईयू, 80,000 टीईयू तथा 1,05,000 टीईयू होने की आशा है।

(ii) परिदृश्य II - आशावादी वृद्धि दर

इस परिदृश्य के तहत तथा साथ ही विशाखापट्टणम में तथा उसके आसपास औद्योगिकीकरण की गति को ध्यान में रखते हुए एक बेहतर वृद्धि दर की आशा है, क्योंकि उक्त कारकों का प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा। आशावादी परिदृश्य में, वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक यातायात के क्रमशः 75,000 टीईयू, 1,10,000 टीईयू तथा 1,40,000 टीईयू होने का पूर्वानुमान लगाया गया है।

दोनों में से किसी भी मामले में यातायात एकसमान स्तर पर प्रस्तावित है। ऐसा इसलिए है, क्योंकि यद्यपि उच्चतर थ्रूपुट प्राप्त करने पर अतिरिक्त आय का सृजन होने की आशा है, जैसाकि परिदृश्य-II में प्रत्याशित है, इसमें अतिरिक्त निवेश की परिकल्पना भी की गई है, जो रियायती लाइसेंस करार (सीएलए) में प्रावधानों के कारण अवश्यभावी है, जब 100,000 टीईयू का थ्रूपुट स्तर प्राप्त हो जाएगा। वीसीटीपीएल ने संवीक्षा के प्रयोजनार्थ केवल परिदृश्य-I पर ही विचार किए जाने का अनुरोध किया है। इसने स्पष्ट किया है कि परिदृश्य-II केवल सूचना के प्रयोजनार्थ ही है।

5.1 वीसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

(i) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन

(क) सीएलए में उपस्कर के जीवनकाल का विशिष्ट उल्लेख न होने के कारण मूल्यहास की संगणना हेतु कंपनी अधिनियम, 1956 के आधार पर आस्तियों के जीवन काल को विचार में लिया गया है।

- (ख) चूंकि, पुनरीक्षित दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट तिथि (अर्थात् 29 जून, 2003) से काफी पहले 11 सितम्बर, 2002 को इसके सीएलए पर हस्ताक्षर किए गए थे, अतः द्वितीय निम्नतम बोलीदाता मैसर्स सीवेज शिपिंग को संदेय रायल्टी को प्रशुल्क पुनरीक्षण के प्रयोजनार्थ एक लागत मद के रूप में शामिल किया गया है।
- (ग) प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर नियोजित पूंजी पर आय (आरओसीई) के वर्ष 2005-06 के लिए 5.85%, वर्ष 2006-07 के लिए 14% तथा वर्ष 2007-08 के लिए 24.94% होने की आशा है। वर्ष 2003-04 से 2007-08 तक इसके प्रचालनों के 5 वर्षों के लिए औसत आरओसीई (पहले दो वर्षों के लिए 'ऋणात्मक' आरओसीई मानते हुए) 4.19% बैठता है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 15% की उच्चतम सीमा की तुलना में पूर्वानुमान के अधीन 3 वर्षों के लिए आरओसीई 14.93% परिकलित किया गया है।
- (घ) विद्यमान उपस्कर के आधार पर टर्मिनल की क्षमता 100000 टीईयू सूचित की गई है। 63000 टीईयू के न्यूनतम पूर्वानुमान के अधीन यातायात के साथ क्षमता उपयोग 63% होगा, जो क्षमता उपयोग के संबद्ध प्रतिफल अनुमत करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 60% के बेंचमार्क (आरंभिक निर्धारित सीमा) से अधिक है।
- (ङ) सीएलए में यातायात के 1 लाख टीईयू तक पहुंच जाने तक उपस्कर की संस्थापना का कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है। तथापि, सीएलए में प्रतिघंटा 15 संचलों के उत्पादकता स्तर का अनुक्षण करना तथा यातायात के समनुरूप आधुनिकतम सुविधाओं को नियोजित किया जाना अपेक्षित है। आरंभिक वर्षों के दौरान इसने दो पुरानी घाट गैट्री क्रेन, चार रीच स्टैकर, दो प्रयुक्त आरटीजी इत्यादि नियोजित किए थे। यह महसूस किया गया कि यदि पर्याप्त उपस्कर की व्यवस्था न की गई तो नौवहन लाइनों के लिए अपने टर्मिनल का उपयोग करना पर्याप्त आकर्षक नहीं होगा तथा परियोजना आरंभ नहीं हो पाएगी। 100000 टीईयू का लक्ष्य प्राप्त हो जाने पर इसका सीएलए की शर्तों के अनुसार कार्यशाला भवन का निर्माण करने के लिए वर्ष 2006-07 में और 100 लाख रुपए का तथा सूचना प्रौद्योगिकी पर वर्ष 2007-08 में 278 लाख रुपए का निवेश करने का प्रस्ताव है। अतः इसने आरओसीई की संगणना के लिए इस पर विचार किए जाने का अनुरोध किया है।
- (च) इसके प्रवर्तकों दुबई पोर्ट्स इंटरनेशनल (डीपीआई) तथा यूनाइटेड लाइंस एजेंसी प्रा० लिमिटेड के साथ की गई पृथक प्रबंधन संविदाओं के आधार पर उन्हें संदेय प्रबंधन शुल्क को लागत के रूप में शामिल किया गया है। 'उचित दूरी संबंध' का तर्क देते हुए एक विस्तृत टिप्पणी इसके दावे के समर्थन में संलग्न की गई है।
- (ii) लागत विवरण में लगाए गए अन्य अनुमान
- (क) वर्तमान में नामावली पर 86 कर्मचारी हैं। इसकी योजना अतिरिक्त जनशक्ति का नियोजन करने की है। वेतन तथा मजदूरी के अनुमान में अतिरिक्त जनशक्ति को भर्ती करने की लागत शामिल है। वेतनवृद्धियों तथा प्रोन्नतियों के कारण वेतन में 10% प्रतिवर्ष की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है।
- (ख) वीपीटी द्वारा आवंटित बैक-अप स्थल के लिए विद्यमान स्तर पर 1.811 रुपए प्रति वर्गमीटर प्रति पखवाड़ा की दर से संदेय किराए की तुलना में वीपीटी द्वारा अपने सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव में प्रस्तावित दर के आधार पर किराया 2.30 रुपए प्रतिवर्ग मीटर प्रति पखवाड़ा होने का अनुमान लगाया गया है।
- (ग) विगत तीन वर्षों के दौरान ईंधन लागत में प्रेक्षित मूल्यवृद्धि के आधार पर ईंधन लागत में 15% की मूल्यवृद्धि की गई है।

- (घ) घाट क्रेन रीफर के लिए विद्युत लागत की संगणना थ्रूपुट के आनुपातिक की जाती है, जबकि अन्य सुविधाओं के लिए विद्युत लागत की गणना इसे एक अर्ध परिवर्ती लागत मानते हुए की जाती है। इसके अतिरिक्त, अधिकतम मांग प्रभारों के लिए 2.5 लाख रुपए की नियत लागत को भी विचार में लिया जाता है। विद्युत लागत के अनुमान के प्रयोजनार्थ औसत विद्युत खपत 36 यूनिट प्रति टीईयू मानी गई है।
- (ङ) विगत दो वर्षों के दौरान उपगत सकल ब्लॉक के लगभग 1% की वास्तविक मरम्मत एवं अनुस्क्षण लागत की तुलना में सकल ब्लॉक पर 3% की वार्षिक मरम्मत एवं अनुस्क्षण लागत का अनुमान लगाया गया है। यह अनुमान लगाया गया है कि प्रमात्रा में वृद्धि से उपस्कर के प्रयोग में वृद्धि होगी तथा यह भी माना गया है कि ये पुराने उपस्कर हैं, अतः मरम्मत एवं अनुस्क्षण लागत में भी वर्षानुवर्ष वृद्धि होगी। अतः मरम्मत एवं अनुस्क्षण लागत के अनुमान के प्रयोजनार्थ उच्चतर प्रतिशतता को विचार में लिया गया है।
- (च) प्रशासनिक व्यय वर्तमान स्तर पर 10% की वार्षिक मूल्यवृद्धि सहित अनुमानित किए गए हैं, विपणन व्यय औसतन राजस्व के 3% पर होने का अनुमान लगाया गया है।
- (छ) बीमा लागत अनुमानों में इसकी आस्तियों तथा तृतीय पक्ष देनदारी के लिए अन्य बीमा सुरक्षा के अतिरिक्त सीएलए की शर्तों के अनुसार प्रतिस्थापन मूल्याधीन दो पुराने आरएमव्यूजीसी के लिए 14 लाख रुपए की बीमा सुरक्षा को शामिल किया गया है।
- (ज) रीफर को खोलने/बांधने के अनुवीक्षण जैसी बहिस्तोषण की गई प्रचालनात्मक गतिविधियों के लिए अधिकांश अन्य व्यय का पूर्वानुमान थ्रूपुट पूर्वानुमानों तथा संविदात्मक शर्तों के आधार पर लगाया जाता है।
- (झ) कर्ज राजस्व पूर्वानुमानों के एक माह पर अनुमानित है। अधिशेष रोकड़, भंडार तथा अतिरिक्त पुर्जें, वस्तु सूची जैसी वर्तमान आस्तियों की अन्य मदों के पुनरीक्षित दिशानिर्देशों के अनुरूप होने का अनुमान लगाया गया है। वर्तमान देनदारियों को 15 दिनों का औसत नकद व्यय होने का अनुमान लगाया गया है।
- (iii) विद्यमान दरों के मान (एसओआर) की तुलना में प्रस्तावित दरों के मान (एसओआर) में प्रस्तावित मुख्य संशोधन

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन

- (क) विद्यमान दरों के मान में घाट क्रेन, परिवहन, घाट शुल्क के लिए विद्यमान मदवार दरों की तुलना में सभी सेवाओं अर्थात् जहाज से तट तक अंतरण, गोदी तथा यार्ड के बीच संचलन, यार्ड से माल उठाना तथा उतारना तथा साथ ही घाट शुल्क के लिए प्रभारों सहित मिश्रित बाक्स दर का प्रस्ताव किया गया है। तदनुसार 20 फुट के कंटेनर के लिए मिश्रित दर 4200/-रुपए प्रस्तावित है, जो विद्यमान एसओआर में इन मिश्रित सेवाओं के लिए प्रयोज्य 2350/-रुपए की तुलना में है। इसका अर्थ विद्यमान प्रशुल्क स्तर से 78.7% की वृद्धि है।
- (ख) प्रस्तावित बाक्स दर में नौभरण की आयोजना तथा बांधने/खोलने के लिए प्रभार भी शामिल हैं।

- (ग) संशोधित दिशानिर्देशों में इसे पोतांतरण के लिए एक स्थायी प्रशुल्क निर्धारण करने की अनुमति दी गई है, जो लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों का अधिकतम 1.5 गुणा होगा। तथापि, पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए वही प्रशुल्क प्रस्तावित है, जिसका प्रस्ताव सामान्य आयात/निर्यात कंटेनर के प्रहस्तन के लिए किया गया है।
- (घ) रीफर कंटेनर के अनुवीक्षण तथा विद्युतापूर्ति के लिए 4 घंटे के आधार पर यूनिट प्रभारित करने का प्रस्ताव है।
- (ङ) संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप कंटेनर की तट यात्रा से संबंधित समस्त संगत प्रहस्तन प्रभारों पर 40% स्थायित्व अनुमत करने की एक सामान्य शर्त प्रस्तावित है।

प्रस्तावित दरों के मान में अन्य प्रमुख संशोधन

- (क) लेखाकरण की सहजता के लिए समस्त विद्यमान डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपया में किया जाना प्रस्तावित है।
- (ख) ओओजी कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में 100% प्रीमियम तथा ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार के मामले में 300% प्रीमियम प्रस्तावित है।
- (ग) आयात-भरे हुए कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि 5 दिन से घटा का 3 दिन, खाली कंटेनर (आयात) के लिए 12 दिन से घटाकर 10 दिन तथा निर्यात-लदे कंटेनर के लिए 12 दिन से घटाकर 7 दिन कर दी गई है।
- (घ) कुछ प्रमुख प्रशुल्क मदों में विद्यमान प्रशुल्क स्तर से प्रस्तावित वृद्धि का प्रभाव (वर्तमान विनिमय दर को लगभग 44 रुपए मानते हुए डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपया में रूपांतरित करने के पश्चात) नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्रम सं०	विवरण	20 फुट वाले कंटेनर के लिए प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि	
		भरा	खाली
1.	मिश्रित प्रहस्तन प्रभार (घाट शुल्क सहित)		
	क) आयात/निर्यात कंटेनर के लिए	78%	122%
	ख) आईसीडी कंटेनर	79%	143%
	ग) पोतांतरण कंटेनर	226%	226%
2.	लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	25%	100%
3.	हैच कवर प्रहस्तन		
	क) घाट पर हैच कवर को उतारे बिना	127%	127%
	ख) घाट पर हैच कवर को उतारने पर	82%	82%
4.	जहाजों के भीतर कंटेनरों का अंतरण (पुनः नौभरण)		
	क) उतार कर	155%	155%
	ख) खाड़ी से खाड़ी तक	274%	274%
5.	अतिरिक्त संचलन (आंतरिक परिवहन)	50%	50%
6.	रीफर कंटेनर को विद्युतापूर्ति के लिए प्रभार	130%	-
7.	शट-आउट कंटेनर	132%	106%
8.	भंडारण प्रभार (प्रस्तावित निःशुल्क दिनों में कटौती के अलावा)	62%	62%

5.2 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया अनुसार, लागत विवरणों तथा प्रस्तावित एसओआर सहित वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव वीपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया।

6.1 वीपीटी तथा वीएसएए से प्राप्त टिप्पणियां पुनः जानकारी/टिप्पणियों के रूप में वीसीटीपीएल को अग्रेषित की गई।

6.2 वीसीटीपीएल ने प्रत्युत्तर में वीपीटी तथा वीएसएए द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर अपनी अभ्युक्तियां प्रस्तुत की हैं।

7.1 प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर वीसीटीपीएल से विभिन्न बिन्दुओं के संबंध में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। वीसीटीपीएल ने हमारे द्वारा उठाये गए कुछ प्रश्नों पर अपना प्रत्युत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण प्रश्न तथा उनके संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए उत्तर का सारांश नीचे दिया गया है :-

क्रम सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए उत्तर												
1.	सीएलए में निर्धारित न्यूनतम गारंटीशुदा उत्पादन (एमजीटी) से अपेक्षाकृत कम उत्पादन का पूर्वानुमान लगाने के कारण।	सभी तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमान सीएलए में निर्धारित एमजीटी से अपेक्षाकृत उच्च हैं। एमजीटी (वित्तीय वर्ष के लिए यथा परिकलित) तथा लागत विवरण में लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों की तुलना नीचे सारणीबद्ध की गई है :- <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>एमजीटी (वित्तीय वर्ष के अनुसार)</th><th>पूर्वानुमान</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td><td>41500</td><td>63000</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>72950</td><td>80000</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>104400</td><td>105000</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	एमजीटी (वित्तीय वर्ष के अनुसार)	पूर्वानुमान	2005-06	41500	63000	2006-07	72950	80000	2007-08	104400	105000
वर्ष	एमजीटी (वित्तीय वर्ष के अनुसार)	पूर्वानुमान												
2005-06	41500	63000												
2006-07	72950	80000												
2007-08	104400	105000												
2.	(i) पोतांतरण कंटेनरों से आय का अनुमान लगाते समय कारकों को कम करने की वजह लागू करने के कारण। (ii) रियायती प्रशुल्क के लिए विधिवत लेखाकरण किया गया पुनरीक्षित आय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप तटीय कंटेनर के लिए प्रयोज्य करने के कारण।	(i) पोतांतरण के मामले में दो स्पष्ट प्रचालन हैं अर्थात् एक पहले जहाज से कंटेनर को उतारने के समय तथा दूसरा कंटेनर को दूसरे कैरियर में लादने के समय इन दोनों प्रचालनों की गिनती निर्धारित उत्पादन के प्रयोजनार्थ टीईयू की संख्या की गणना करते समय अनिवार्यतः की जाती है, जबकि राजस्व अनुमान केवल 50% निर्धारित उत्पाद के लिए है। कम करने का एक अन्य कारक प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप तटीय पोतांतरण कंटेनर के लिए रियायती प्रशुल्क अनुमत करने के लिए प्रयोज्य किया जाता है। अनुभव दर्शाता है कि अधिकांश मामलों में एक यात्रा विदेशी तथा दूसरी तटीय होती है। (ii) आय अनुमान में तटीय कंटेनरों के लिए प्रयोज्य रियायती प्रशुल्क को लेखे में नहीं लिया जाता, क्योंकि वह नगण्य है। वर्ष 2003-04 में 14,111 विदेशी कंटेनरों की तुलना में 67 तटीय कंटेनरों अर्थात् 0.47% का प्रहरतन किया गया था तथा वर्ष 2004-05 में 31805												

	<p>(iii) वीसीटीपीएल ने अनुमान लगाया है कि प्रलेखन विलम्ब इत्यादि के कारण 2-3 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि का उपभोग करने के पश्चात लगभग 2% आयात/निर्यात कंटेनर तथा 5% आईसीडी कंटेनर इसके टर्मिनल में ठहरेंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार के उद्ग्रहण से आय को शामिल करने के लिए आय अनुमान संशोधित किया जाए।</p>	<p>विदेशी कंटेनरों की तुलना में केवल 120 तटीय कंटेनरों का अर्थात् 0.38% का प्रहस्तन किया गया है।</p> <p>(iii) दो सीएफएस (सीडब्ल्यूसी सीएफएस तथा एसआरएयूएडब्ल्यू सीएफएस) पहले ही अस्तित्व में हैं तथा अन्य दो (कॉन्कोर एवं गेटवे डिटरीपार्क्स) अगले कुछ महीनों में अस्तित्व में आने वाले हैं। इस अतिरिक्त अवसरचना से कंटेनरों के रूकने के समय में कमी आने की संभावना है। इसके अतिरिक्त, नियमित एवं द्विमार्गी आईसीडी प्रशुल्क में वृद्धि के साथ उपलब्ध गाड़ियों की आवृत्ति में भी वृद्धि होगी। परिणामस्वरूप, निकासी अपेक्षाकृत तीव्रता से होगी, जिससे आईसीडी कंटेनर के ठहरने की अवधि कम हो जाएगी। आय अनुमान में शीर्ष 'अन्य आय' के तहत भंडारण प्रभारों से आय शामिल है। इसमें वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए विभिन्न कंटेनरों के औसत ठहराव समय के ब्यौरे भी प्रस्तुत किए गए हैं।</p>
3.	<p>शीर्ष विपणन व्यय, प्रशासनिक व्यय, प्रबंधन व्यय तथा अन्य प्रचालनात्मक व्यय के तहत शामिल लागत संघटकों का ब्यौरा। आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय 127 लाख रुपए के अनुमान की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक विपणन व्यय 36 लाख रुपए सूचित किया गया है। यह कमी नए कार्यालय खोलने के बजाए बाजार विकास केन्द्र के रूप में इसकी समूह कंपनियों के कार्यालय का प्रयोग करने के वीसीटीपीएल के निर्णय के कारण हुई बताया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा लिए गए इस निर्णय के आलोक में वर्ष 2005-06 के लिए विपणन व्ययों के अनुमान का औचित्य बताएं, जो विगत वर्ष के वास्तविक व्यय से लगभग दोगुना है।</p>	<p>(i) इसने विभिन्न व्यय मदों का ब्यौरा प्रस्तुत किया है। वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक विपणन व्यय कुल आय का 3.63% है। इस प्रकार किसी मुद्रास्फीति को विचार में लिए बिना अगले तीन वर्षों के लिए विपणन लागत के रूप में कुल आय पर 3% की दर को विचार में लिया गया है। यह वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय सीमा के अंतर्गत ही है तथा इसलिए युक्तिसंगत है।</p> <p>(ii) प्रशासनिक व्ययों के मामले में, पूर्व में ग्रहण की गई 10% की वार्षिक मूल्य वृद्धि को सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर पुनरीक्षित करके 6.5% कर दिया गया है।</p> <p>(iii) प्रबंधन व्यय का संदर्भ डीपीआई तथा यूएलए को तकनीकी सेवा के भुगतान से है। चूंकि, यह नियत स्वरूप का है, अतः किसी मुद्रास्फीति पर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(iv) अन्य प्रचालनात्मक व्यय अधिकांशतः संविदाओं के अंतर्गत शामिल व्ययों से संबंधित हैं तथा प्रत्यक्ष रूप से हासिल किए गए निर्धारित उत्पादन से संबंधित हैं।</p>
4.	<p>(i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक में वर्तमान संचलन के आधार पर व्यय का अनुमान लगाने के विशिष्ट प्रावधान के बावजूद वेतन तथा मजदूरी के अनुमान के लिए 10% की वार्षिक मूल्य वृद्धि पर विचार करने के कारण।</p> <p>विगत वर्ष के अनुमानों की तुलना में वर्ष</p>	<p>(i) मौजूदा बाजार स्तरों के अनुसार, कुशल कर्मचारियों यथा आरएमक्यूजीसी/आरटीजीसी/रीच स्टैकर अपरेटर्स के साथ-साथ अन्य सहायक स्टाफ के संबंध में वेतन उच्च हैं तथा इसलिए वेतनवृद्धि 10% से अधिक होगी। किन्तु, इसने वर्ष 2005-06 के लिए केवल 10% की वार्षिक वेतन वृद्धि को विचार में लिया है।</p> <p>सीएलए के अनुसार, टर्मिनल के एक बार 100,000</p>

<p>2007-08 के लिए वेतन तथा मजदूरी के अनुमान में 40% वृद्धि के लिए औचित्य।</p>	<p>टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर पहुंच जाने पर 2 आरएमक्यूजीसी तथा अन्य सहायक उपस्कर अधिप्राप्त किए जाने हैं। नए उपस्कर के आरंभण से पूर्व कर्मचारियों को पहले ही भर्ती करना तथा प्रशिक्षित करना अवश्यभावी है। इसलिए, यह वर्ष 2007-08 के दौरान इंजीनियरी तथा प्रचालन विभागों में 47 नए कर्मचारियों को भर्ती करने की योजना बन रहा है। इस स्थिति के दृष्टिगत, विगत वर्ष की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए वेतन में 40% की वृद्धि होने का अनुमान है।</p>
<p>(ii) पट्टा किरायों के अनुमान को वीपीटी द्वारा अपने (आरंभिक) सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित स्तर, जिसे पत्तन द्वारा भी वापस ले लिया गया था, विचार करने के बजाए वीपीटी की विद्यमान दरों को विचार में लेने के बाद संशोधित किया जाना चाहिए। साथ ही, इस अनुमान की विस्तृत संगणना प्रस्तुत करें।</p>	<p>(ii) जैसाकि सुझाव दिया गया है, पट्टा किरायों के अनुमानों को संशोधित किया गया है। वीपीटी की विद्यमान दरों को विचार में लेने के पश्चात प्रति पखवाड़ा 18.10 रुपए प्रति 100 वर्गमीटर की दर पर 164500 वर्ग मीटर बैक-अप क्षेत्र के लिए पट्टा किराया का अनुमान लगाया गया है। यह 74,47,738/- रुपए प्रतिवर्ष बैठता है।</p> <p>निकट भविष्य में किराए में किसी बोधगम्य वृद्धि के मामले में यह अपने प्रशुल्क में आवश्यक संशोधन के लिए टीएएमपी से संपर्क करेगा।</p>
<p>(iii) वर्कशॉप, आपरेशन केबिन, हाईमास्ट, आईटी, कैटीन तथा पम्प हाऊस में विद्युत की खपत में वर्ष 2005-06 में विगत वर्ष की खपत की तुलना में 25% की वृद्धि तथा वर्ष 2006-07 के दौरान विगत वर्ष की तुलना में वर्कशॉप तथा आपरेशन केबिन के मामले में 50% की अतिरिक्त खपत होने के अनुमान का आधार।</p>	<p>(iii) खपत केन्द्रों को अभिज्ञात किया गया है तथा जहां भी प्रचालन सीधे थ्रूपुट अर्थात् आरएमक्यूजीसी तथा रीफर बिन्दु से सीधे संबंधित है, वहां थ्रूपुट में वृद्धि के अनुपात में अनुमान में वृद्धि की गई है। वर्कशॉप, आपरेशन केबिन, हाईमास्ट, आईटी, कैटीन तथा पम्प हाऊस इत्यादि में विद्युत लागत पर अर्ध-परिवर्ती/अर्ध नियत के रूप में विचार किया गया है तथा तदनुसार अनुमानों को प्रचालन में अनुभव के आधार पर 25% की दर पर युक्तिसंगत बनाया गया है। वर्ष 2006-07 के दौरान, वर्कशॉप, आपरेशन केबिन (जो एकल मीटर के साथ संबद्ध हैं) का संयोजित भार 150 किलोवाट के वर्तमान भार की तुलना में 300 किलोवाट होगा। नए वर्कशॉप भवन के प्रस्तावित निर्माण के दृष्टिगत इन खपत केन्द्रों द्वारा वर्ष 2005-06 की तुलना में 50% अधिक विद्युत खपत किए जाने की संभावना है।</p>
<p>(iv) वास्तविक खपत तथा प्रति टीईयू ईंधन लागत को निर्दिष्ट करते हुए ईंधन अनुमानों का विस्तृत कार्यकरण।</p>	<p>(iv) ईंधन अनुमानों का विस्तृत कार्यकरण प्रस्तुत कर दिया गया है।</p>
<p>(v) बहिःस्रोतण की गई सेवाओं के लिए 'अन्य प्रचालनात्मक व्यय' के अनुमानों के वैधीकरण के लिए लैशिंग (बांधना)/अनलैशिंग (खोलना), रीफर अनुवीक्षण, आंतरिक दुलाई इत्यादि जैसी विभिन्न बहिःस्रोतण सेवाओं की पेशकश करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा संविदाकारों के</p>	<p>(v) बहिःस्रोतण की गई सेवाओं के संदर्भ में विभिन्न संविदाओं की प्रतियां प्रस्तुत कर दी गई हैं।</p>

	<p>साथ की गई संविदा या करारों की एक प्रति प्रस्तुत करें।</p> <p>(vi) प्रतिस्थापन मूल्य के अंतर्गत दो पुराने आरएमक्यूजीसी को शामिल करने के लिए वर्ष 2005-06 से बीमा प्रीमियम के अनुमान में 14 लाख रुपए की वृद्धि समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करें।</p> <p>(vii) यदि वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को संदेय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लेख में नहीं लिया जाता, तो रॉयल्टी अनुमान की ब्यौरेवार संगणना तथा संभावित हानि निर्दिष्ट करते हुए एक विवरण प्रस्तुत करें।</p> <p>(viii) प्रशासनिक व्ययों के अनुमान में विचार की गई 10% की वार्षिक मूल्यवृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुपालन में नहीं है और इसलिए उसमें संशोधन किया जाए।</p>	<p>(vi) बीमा का 15 जून, 2005 को नवीकरण किया जाना है तथा प्रतिस्थापन मूल्य के अंतर्गत दो पुराने आरएमक्यूजीसी को शामिल करने के लिए इस अतिरिक्त प्रीमियम के लिए संबंधित निवेदित दर प्रस्तुत कर दी गई है।</p> <p>(vii) अगली निम्नतम बोली देने वाले बोलीदाता द्वारा निवेदित दर पर रॉयल्टी अनुमान की संगणना नीचे दी गई है। संभावित हानियां, यदि वीपीटी को संदेय रॉयल्टी/राजस्व अंश को लेखों में नहीं लिया जाता, भी निर्दिष्ट की गई हैं :-</p> <table><thead><tr><th>वर्ष</th><th>टीईयू की संख्या</th><th>प्रति टीईयू दर</th><th>कुल राशि रुपए</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005-06</td><td>63,000</td><td>35</td><td>22,05,000</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>80,000</td><td>48</td><td>38,40,000</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>1,05,000</td><td>55</td><td>57,75,000</td></tr></tbody></table> <p>(viii) सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के अनुसार औसत मुद्रास्फीति वर्ष 2004-05 के लिए 6.5% सूचित की गई है। तदनुसार, 6.5% की वार्षिक मुद्रास्फीति दर लागू करते हुए प्रशासनिक व्ययों का अनुमान लगाया गया है।</p>	वर्ष	टीईयू की संख्या	प्रति टीईयू दर	कुल राशि रुपए	2005-06	63,000	35	22,05,000	2006-07	80,000	48	38,40,000	2007-08	1,05,000	55	57,75,000
वर्ष	टीईयू की संख्या	प्रति टीईयू दर	कुल राशि रुपए															
2005-06	63,000	35	22,05,000															
2006-07	80,000	48	38,40,000															
2007-08	1,05,000	55	57,75,000															
5.	<p>वर्ष 2003-04 के वार्षिक लेखों संबंधी टिप्पणियों में यह उल्लेख किया गया है कि वीपीटी को अदा किए गए 1126.75 लाख रुपए की राशि के एकमुश्त शुल्क सहित निर्माण अवधि के दौरान आनुषंगिक व्यय भवन, संयंत्र तथा मशीनरी को आवंटित किया गया है तथा 31 मार्च, 2003 की स्थिति के अनुसार 1 लाख रुपए के आरंभिक व्यय को भी लाभ एवं हानि लेख में बट्टे खाते डाल दिया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ, एकमुश्त शुल्क सहित आरंभिक एवं पूर्व-प्रचालनात्मक व्ययों को सभी अन्य निजी प्रचालकों द्वारा अपनाए गए सिद्धांत के समानुरूप संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विस्तारित किया जाए।</p>	<p>निर्माण अवधि के दौरान आनुषंगिक व्यय को भारत के सनदी लेखाकार द्वारा जारी “निर्माण अवधि के दौरान उपगत आनुषंगिक व्यय” संबंधी मार्गदर्शन टिप्पणी के अनुसार भवन, संयंत्र तथा मशीनरी को आवंटित करके उसका पूंजीकरण किया गया है। आरंभिक संविदा शुल्क के रूप में अदा किया गया 3.19 करोड़ रुपए का एकमुश्त शुल्क प्रीमियम राशि से भिन्न है। एकमुश्त शुल्क, जो एकबारगी भुगतान है, को निर्माण अवधि के दौरान आनुषंगिक व्ययों में शामिल किया गया है तथा इसे अन्य पूर्व-प्रचालनात्मक व्ययों के साथ पूंजीगत किया गया था। तदनंतर, वीसीटीपीएल ने एकमुश्त शुल्क के संघटक को निकाल कर संयंत्र एवं मशीनरी तथा भवन का सकल ब्लॉक तथा मूल्यहास प्रस्तुत किया है।</p> <p>चूंकि, आरंभिक व्ययों की राशि 1 लाख रुपए पर अत्यंत कम है, इसे लाभ एवं हानि लेख में बट्टे खाते डाल दिया गया है, जैसाकि सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा अनुशंसा की गई है।</p>																
6.	<p>कृपया पुष्टि करें कि क्या मूल्यहास की संगणना कंपनी अधिनियम के अनुसार अथवा</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि मूल्यहास की संगणना कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अथवा जीवन मानदंडों के</p>																

	रिआयती करार में निर्धारित जीवन मानदंडों के आधार पर, जो भी उच्चतर हो, की गई है।	आधार पर, जो भी उच्चतर हो, की गई है।
7.	<p>(i) वीसीटीपीएल के प्रवर्तक द्वारा दी जाने वाली तकनीकी सेवा के लिए वीसीटीपीएल द्वारा हस्ताक्षरित करारों की एक-एक प्रति अग्रेषित करें।</p> <p>(ii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप प्रशुल्क संशोधित के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क को शामिल करने का औचित्य दर्शाने के लिए वीसीटीपीएल एवं इसके प्रवर्तकों अर्थात् यूनाइटेड, लाईनर एजेंसिज़ इंडिया प्रा0 लि0 (यूएलए) तथा दुबई पोर्ट इंटरनेशनल के बीच आयकर अधिनियम की धारा 92(क) के तहत यथा परिभाषित लेनदेन की 'उचित दूरी संबंध' स्थापित करते हुए लेखापरीक्षक प्रमाणपत्र प्रस्तुत करें।</p>	<p>(i) प्रवर्तकों द्वारा दी जाने वाली तकनीकी सेवा के लिए उनके साथ हस्ताक्षरित संगत करारों की प्रति अग्रेषित कर दी गई है। वर्ष 2003-04 के दौरान, मैसर्स यूएलए को प्रबंधन शुल्क अदा किया गया था, किन्तु अपर्याप्त निधियों के कारण डीपीआई को वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के दौरान तथा यूएलए को वर्ष 2004-05 के लिए भुगतान अदा नहीं किया गया। तथापि, करारों के अनुसार जब भी पर्याप्त नकद प्रवाह उपलब्ध होंगे, यह भुगतान किया जाना है।</p> <p>(ii) आयकर अधिनियम की धारा 92(ग) के अनुसार उक्त लेनदेनों की 'उचित दूरी संबंध' स्थापित करते हुए सनदी लेखाकार से अपेक्षित प्रमाणपत्र प्रस्तुत कर दिया गया है। सनदी लेखाकार ने प्रमाणित किया है कि संबंधित करारों के तहत प्रदत्त सेवाओं के लिए डीपीआई तथा वीएलए को देय फीस आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92(ग) के प्रावधानों के अनुसार 'उचित दूरी संबंध' को ध्यान में रखकर निर्धारित की गई हैं।</p>
8.	<p>(i) यह पुष्टि करें कि क्या वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान सकल ब्लॉक में 100 लाख रुपए तथा 278 लाख रुपए की सीमा तक की प्रस्तावित वृद्धि सीएलए की शर्तों के अनुसरण में हैं।</p> <p>(ii) इस प्राधिकरण ने अपने पूर्ववर्ती आदेश में यह अवलोकन किया था कि आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय वीसीटीपीएल द्वारा किया जाने वाला प्रस्तावित निवेश सीएलए में परिकल्पित स्तर से अधिक था तथा इसलिए इसने विशिष्ट रूप से उल्लेख किया था कि यदि सृजित क्षमता को युक्तिसंगत ठहराने के लिए प्रमात्राओं का सृजन किया जाता है, तभी सीएलए में निर्धारित सीमाओं से अधिक किए गए निवेश पर आय अनुमत की जाएगी। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, विगत दो वर्षों में वस्तुतः संचालित यातायात तथा अगले तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमान न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट से कम है तथा 1 लाख टीईयू की वर्तमान क्षमता से भी अपेक्षाकृत निम्न है। इस स्थिति के आलोक में, वर्ष 2004-05 के दौरान सकल ब्लॉक में 259 लाख रुपए की वृद्धि</p>	<p>(i) वर्ष 2006-07 के दौरान, 100 लाख रुपए की लागत से एक वर्कशॉप भवन का निर्माण करने का प्रस्ताव है तथा वर्ष 2007-08 के दौरान इसका इरादा 278 लाख रुपए मूल्य के साफ्टवेयर तथा हार्डवेयर अधिग्रहीत करने का है। ये समस्त वृद्धियां प्रचालनों की अपेक्षाओं के अनुसार तथा सीएलए की शर्तों के अनुसरण में हैं।</p> <p>(ii) वास्तविक थ्रूपुट तथा पूर्वानुमान सीएलए में निर्धारित एमजीटी से कम नहीं है जैसाकि ऊपर मद 1 में स्पष्ट किया गया है। सीएलए के अनुसार, इसे 100000 टीईयू को पार करने पर उपस्कर में अतिरिक्त निवेश करना है। सीएलए इसे प्रचालनों के अन्य क्षेत्रों में निवेश करने से नहीं रोकता।</p> <p>वर्ष 2004-05 के दौरान फोर्कलिफ्ट के अलावा कोई उपस्कर अधिग्रहीत नहीं किया गया था, जिसे वर्ष 2003-04 के दौरान "चालू निर्माण कार्य" के रूप में दर्शाया गया था। वर्ष 2004-05 के दौरान सकल ब्लॉक में प्रस्तावित समस्त वृद्धि मूल परियोजना लागत में से हैं तथा पूर्ति एवं आरंभ के पश्चात उन्हें पूंजीकृत किया जाएगा।</p>

<p>तथा 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान प्रस्तावित वृद्धि का इस निवेश पर आय का दावा करने के प्रयोजनार्थ औचित्य बताएं।</p> <p>(iii) वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि से टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि होने का उल्लेख करें।</p> <p>(iv) प्रस्तावित नए निवेश के कारण यूनिट प्रचालन लागत में कमी, यदि कोई हो, बढ़ावा प्रचालनात्मक दक्षता में होने वाले किसी सुधार का उल्लेख करें।</p> <p>(v) आस्तियों को व्यवसाय आस्तियों, व्यवसाय संबंधित आस्तियों तथा सामाजिक दायित्व आस्तियों के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा, जैसाकि नियोजित पूंजी पर आय की संगणना हेतु पुनरीक्षित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है।</p>	<p>(iii) सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धियों के दृष्टिगत 1 लाख टीईयू की वर्तमान क्षमता में किसी वृद्धि की परिकल्पना नहीं की गई है। ये निवेश मूल परियोजना लागत में ही परिकल्पित थे, किन्तु आरंभिक वित्तीय परियोजना को कम करने के लिए इन्हें आस्थगित कर दिया गया था और इसीलिए इन्हें अब शामिल किया जा रहा है।</p> <p>(iv) टर्मिनल अर्थात् 'एसपीएआरसीएस' (सहकालिक आयोजना एवं वास्तविक समय नियंत्रण प्रणाली) में प्रयुक्त किया जा रहा वर्तमान साफ्टवेयर ग्राफीय सूचना का प्रयोग करते हुए यार्ड/पोत आयोजना के लिए एक साधन उपलब्ध कराता है। 80000 टीईयू प्रतिवर्ष प्राप्त कर लेने पर, प्रणाली का लगभग 278 लाख रुपये की अनंतिम अनुमानित लागत वाले एक सहयोगी उत्पाद को जोड़कर उन्नयन किया जाना है। इसमें कतिपय गतिविधियों में स्वतः चालन की अतिरिक्त सक्षमता होगी, जिन्हें वर्तमान में हाथ से किया जा रहा है।</p> <p>आधुनिक अनुक्षण उपस्कर से युक्त वर्कशॉप भवन की स्थापना करने से स्वच्छ एवं स्वास्थ्यकर कार्य माहौल, दक्ष अनुक्षण सहायता, उच्च स्तरीय स्वतः चालन की प्राप्ति होगी, जिसके परिणामस्वरूप अनुक्षण लागत तथा उपस्कर की बंदी के समय में कमी आएगी। वर्कशॉप भवन में पर्याप्त भंडारण स्थल से अच्छी गृह व्यवस्था एवं दक्ष वस्तुसूची प्रबंधन सुनिश्चित होगा। ये सभी उपाय गुणात्मक अनुक्षण के लिए अपेक्षित तकनीकी कौशलों के स्तर को बढ़ाने में पर्याप्त योगदान करेंगे, जो प्रचालनात्मक दक्षता में भी रूपांतरित होगी। तथापि, जहां तक यूनिट प्रचालन लागत में कमी आने का संबंध है, वह बहुत अधिक महत्वपूर्ण नहीं होगी।</p> <p>(v) नियोजित पूंजी पर आय की संगणना के लिए विचार की जाने वाली सभी आस्तियां केवल व्यवसाय आस्तियां ही हैं।</p>
<p>9. (i) विविध कर्जदारों का एक माह के कुल राजस्व के समक्ष अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप नहीं है। चूंकि, सभी प्रभार प्रमुख पत्तनों तथा निजी प्रचालकों द्वारा अग्रिम संग्रहित किए जाते हैं, सिवाए दो मदों के जिनके लिए संशोधित दिशानिर्देशों में</p>	<p>(i) विविध कर्जदार बकाया टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित हैं। वीसीटीपीएल एक नया टर्मिनल है तथा विगत दो वर्षों में इसका निष्पादन प्रत्याशाओं से निम्न रहा है। इस परिदृश्य में, यद्यपि यह अग्रिम भुगतानों के लिए जोर दे रहा है, कुछ प्रमुख ग्राहक विलम्ब से भुगतान कर रहे हैं, जो व्यवसाय की वर्तमान प्रमात्रा को ध्यान में रखते हुए</p>

	<p>मानदंड निर्धारित किए गए हैं तथा यह भी मानते हुए कि अग्रिम भुगतान संग्रहण के लिए दरों के मान में एक विशिष्ट प्रावधान शामिल किए जाने का भी प्रस्ताव है, विविध कर्जदारों का एक माह के राजस्व के समकक्ष अनुमानों का औचित्य बताएं।</p> <p>(ii) कृपया 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार पूंजीगत भंडारों के अंत-शेष, प्रत्येक वर्ष के दौरान प्रस्तावित क्रय तथा औसत खपत प्रस्तुत करें।</p>	<p>अपरिहार्य है। इस प्रकार एक माह के कुल राजस्व को विविध कर्जदार माना जाता है।</p> <p>(ii) 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार पूंजीगत भंडारों का कोई अंत-शेष नहीं था और इसलिए कंपनी के लिए आवश्यक पूंजीगत भंडारों को अधिप्राप्त करना अपरिहार्य था तथा इसकी व्यवस्था लेखों में की गई है। तीन वर्षों के दौरान औसत खपत 118 लाख रुपए प्रतिवर्ष होने का अनुमान लगाया गया है।</p>
10.	<p>सीएलए में यह निर्धारित किया गया है कि लाइसेंस अवधि के अवसान पर लाइसेंसदाता किसी स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा आस्तियों के उचित मूल्य के अनुमान के आधार पर लाइसेंसधारक को टर्मिनल मूल्य अदा करने के लिए उत्तरदायी होगा। इस संबंध में कर्ज की मौजूदा सीएलए/लागत पर परियोजना की संपूर्ण अवधि में प्रभाव को वार्षिकीकृत करने के उद्देश्य से लाइसेंस के अंत में कंटेनर टर्मिनल मूल्य का अनुमान प्रस्तुत करें।</p>	<p>सीएलए के अनुसार, कंपनी द्वारा प्राप्त प्रमात्राओं के विभिन्न चरणों पर आगे और निवेश किया जाना है। इस चरण में निवेश के वास्तविक व्यौरों तथा लागत का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। अतः निवेशों के सही तथा सटीक व्यौरों के अभाव में 30 वर्षों के पश्चात टर्मिनल मूल्य का अनुमान लगाना संभव नहीं है। सीएलए के अनुसार, टर्मिनल मूल्य का निर्णय एक पंजीकृत मूल्यांकक करेगा।</p>
11.	<p>सामान्य कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों की तुलना में 100% प्रीमियम तथा प्राप्त की जाने वाली अतिरिक्त सेवाओं के संदर्भ में आऊट ऑफ गेज (अधिक बड़े) कंटेनर के मामले में लागू भंडारण प्रभारों की तुलना में 300% के प्रीमियम की वसूली करने के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।</p>	<p>टर्मिनल के भीतर आऊट ऑफ गेज (अधिक बड़े) कंटेनरों का प्रहस्तन विशेष संचालन गियर संलग्न करके किया जाता है, क्योंकि सामान्य तरीके से इनका प्रहस्तन नहीं किया जा सकता। इस प्रक्रिया के लिए कम से कम सामान्य कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित समय के समक्ष अतिरिक्त समय तथा अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता भी होती है। अंतर्ग्रस्त इन अतिरिक्त गतिविधियों को ध्यान में रखते हुए प्रहस्तन प्रभारों पर 100% प्रीमियम को युक्तिसंगत तथा न्यायोचित माना गया है।</p> <p>ओओजी कंटेनरों की या तो चौड़ाई अधिक होती है, या ऊंचाई अधिक होती है अथवा दोनों ही अधिक होती हैं जिसके कारण वे संलग्न खांचों को भी अधिमुक्त कर लेते हैं, जिनका प्रयोग सामान्य परिस्थितियों में सामान्य माप वाले कंटेनरों को भंडारित करने के लिए किया जा सकता है। भंडारण खांचों की हानि 2 से 14 कंटेनरों के बीच होगी। भंडारण खांचों की इस हानि को ध्यान में रखते हुए लागू भंडारण प्रभार की तुलना में 300% का प्रीमियम युक्तिसंगत तथा न्यायोचित है।</p>

12.	सामान्य कंटेनर संबद्ध प्रभारों के लिए इस संबंध में विभिन्न संभागों के तहत एक सामान्य टिप्पणी के बजाए तटीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित 60% से अनधिक की रियायती दर पर मिश्रित बॉक्स दर सहित तटीय यानों/तटीय कंटेनरों के लिए पृथक प्रशुल्क प्रभारित किया जाए।	चूंकि, तटीय कंटेनरों/यानों के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी टीएएमपी आदेश केवल दो वर्षों के लिए अर्थात् 31 जनवरी, 2007 तक ही वैध है, जबकि टीएएमपी से संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित दरों के मान के तीन वर्षों के लिए अर्थात् जून, 2008 तक वैध रहने की संभावना है, दरों के मान में पृथक प्रशुल्क निर्धारित करने के बजाए इस मद को (रियायती दर के बारे में) एक टिप्पणी के रूप में प्रतिधारित रखना समुचित है।																																										
13.	प्रस्तावित मिश्रित बॉक्स दर का मदवार ब्यौरा प्रस्तुत करें।	<p>प्रस्तावित मिश्रित बॉक्स दर का ब्यौरा प्रस्तुत कर दिया गया है, जिसे नीचे सारणीकृत किया गया है :-</p> <p>क. <u>आयात/निर्यात कंटेनर</u></p> <table> <tr> <th>मद</th><th>20' खाली</th><th>20' भरा हुआ</th></tr> <tr> <td>घाट क्रेन प्रभार</td><td>1316</td><td>1516</td></tr> <tr> <td>कंटेनर पर घाट शुल्क</td><td>74</td><td>74</td></tr> <tr> <td>कार्गो पर घाट शुल्क</td><td>-</td><td>860</td></tr> <tr> <td>जहाज से कंटेनर यार्ड तथा विलोमतः दुलाई</td><td>750</td><td>750</td></tr> <tr> <td>कंटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ</td><td>400</td><td>500</td></tr> <tr> <td>ट्रेलर पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ</td><td>400</td><td>500</td></tr> <tr> <td>जोड़</td><td>2940</td><td>4200</td></tr> </table> <p>ख. <u>आईसीडी कंटेनर</u></p> <table> <tr> <th>मद</th><th>20' खाली</th><th>20' भरा हुआ</th></tr> <tr> <td>सामान्य कंटेनर के लिए</td><td>2940</td><td>4200</td></tr> <tr> <td>आईसीडी के लिए अतिरिक्त लागत</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>(क) कंटेनर यार्ड से रेल फ्लैट तक तथा विलोमतः दुलाई</td><td>750</td><td>750</td></tr> <tr> <td>(ख) रेल फ्लैट पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ</td><td>400</td><td>500</td></tr> <tr> <td>जोड़</td><td>4090</td><td>5450</td></tr> </table>	मद	20' खाली	20' भरा हुआ	घाट क्रेन प्रभार	1316	1516	कंटेनर पर घाट शुल्क	74	74	कार्गो पर घाट शुल्क	-	860	जहाज से कंटेनर यार्ड तथा विलोमतः दुलाई	750	750	कंटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	400	500	ट्रेलर पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	400	500	जोड़	2940	4200	मद	20' खाली	20' भरा हुआ	सामान्य कंटेनर के लिए	2940	4200	आईसीडी के लिए अतिरिक्त लागत			(क) कंटेनर यार्ड से रेल फ्लैट तक तथा विलोमतः दुलाई	750	750	(ख) रेल फ्लैट पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	400	500	जोड़	4090	5450
मद	20' खाली	20' भरा हुआ																																										
घाट क्रेन प्रभार	1316	1516																																										
कंटेनर पर घाट शुल्क	74	74																																										
कार्गो पर घाट शुल्क	-	860																																										
जहाज से कंटेनर यार्ड तथा विलोमतः दुलाई	750	750																																										
कंटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	400	500																																										
ट्रेलर पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	400	500																																										
जोड़	2940	4200																																										
मद	20' खाली	20' भरा हुआ																																										
सामान्य कंटेनर के लिए	2940	4200																																										
आईसीडी के लिए अतिरिक्त लागत																																												
(क) कंटेनर यार्ड से रेल फ्लैट तक तथा विलोमतः दुलाई	750	750																																										
(ख) रेल फ्लैट पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	400	500																																										
जोड़	4090	5450																																										

14.	<p>टर्मिनल प्रयोक्ता द्वारा पतन उपस्कर का प्रयोग न किए जाने पर मिश्रित दरों में प्रस्तावित छूटों का आधार स्पष्ट करें।</p> <p>(iii) उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर निर्दिष्ट करें तथा टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहनों एवं बेंचमार्क स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहनों का प्रस्ताव करें। साथ ही ऐसे बेंचमार्क स्तरों तथा प्रोत्साहनों/हतोत्साहनों का प्रस्ताव करने के लिए तर्काधार निर्दिष्ट करें।</p>	<p>(क) यदि लदान/उतराई के लिए घाट क्रेन के बजाए जहाज गियर का प्रयोग किया जाता है तो सामान्य प्रहस्तन प्रभारों में 30-34% की छूट प्रस्तावित है।</p> <p>(ख) यदि टर्मिनल प्रयोक्ता टर्मिनल के भीतर कंटेनरों की दुलाई करने के लिए स्वयं अपने ट्रेलर (रों) को लगाता है तो सामान्य दुलाई प्रभारों में 50% की छूट प्रस्तावित है।</p> <p>(ग) यदि टर्मिनल प्रयोक्ता यार्ड से कंटेनर उठाने के लिए अपने स्वयं के उपस्कर तैनात करता है तो लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के सामान्य प्रभारों पर भरे हुए/खाली कंटेनरों के लिए 50%/62% की छूट प्रस्तावित है।</p> <p>इसने प्रणाली की उत्पादकता एवं गुणता में विशिष्ट सुधार का प्रदर्शन करने के लिए आरएमक्यूसी, आरटीजीसी, रीच स्टैकर, इत्यादि जैसे उच्च लागत वाले उपस्करों में निवेश किया है तथा यदि इन्हें प्रयुक्त नहीं किया जाता है, तो अवसर की हानि होती है, जिसका परिणाम वीसीटीपीएल के लिए अवसर की हानि है। इसके अतिरिक्त, उपस्कर तैनात किया जाता है या नहीं, नियत लागत संघटक वही रहेगा। इन कारकों को ध्यान में रखते हुए छूटों का प्रस्ताव किया गया है। घाट क्रेन का प्रयोग न किए जाने की स्थिति में प्रस्तावित छूट की प्रतिशतता अन्य प्रहस्तन उपस्कर के लिए पेशकश की गई छूट की तुलना में अपेक्षाकृत निम्नतर है क्योंकि घाट क्रेन के मामले में नियत लागत का संघटक (उच्चतर निवेश के रूप में) उच्च है।</p> <p>(iii) यह सीएलए द्वारा प्रति गोदी घंटा 15 संचलनों का उत्पादकता स्तर सुनिश्चित करने के लिए आबद्ध है तथा सामान्य परिस्थितियों में इसे उत्पादकता का बेंचमार्क स्तर माना जा सकता है। प्रोत्साहन/हतोत्साहन की योजना का परिकलन उत्पादकता स्तरों के आधार पर किया जा रहा है तथा यथेष्ट क्रम में इसे टीएएमपी को प्रस्तुत कर दिया जाएगा।</p>
15.	<p>(i) मिश्रित सेवा में अन्य प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित 60% से 80% की बढ़ोतरी की तुलना में रेल फ्लैट से कंटेनर यार्ड में तथा विलोमतः खाली आईसीडी कंटेनर की दुलाई में तथा चढ़ाने-उतारने के लिए प्रशुल्क में लगभग 228% की बढ़ोतरी का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ii) तटीय यात्रा पर भारतीय पतन को तदनंतर पोतांतरण के लिए विदेशी पतन से भारतीय पतन पहुंचाने वाले कंटेनर के लिए उपयुक्त दर समावेशित करें।</p>	<p>(i) इसने प्रस्तावित तीव्र बढ़ोतरी के लिए कोई विशिष्ट कारण स्पष्ट नहीं किए हैं, किन्तु इसने इस मद के लिए विद्यमान दर की तुलना में प्रस्तावित दर का केवल एक तुलनात्मक विवरण ही प्रस्तुत किया है।</p> <p>(ii) चूंकि, इस संबंध में मंत्रालय से निदेश में तथा परिणामतः, रियायती दरों में संशोधन हो सकता है, अतः तटीय यात्रा के अधीन किसी भारतीय पतन को पोतांतरित किए गए कंटेनरों के लिए लागू रियायत के बारे में एक सामान्य टिप्पणी निर्धारित की गई है।</p>

16.	भरे हुए कंटेनर के लिए प्रस्तावित 25% की वृद्धि की तुलना में खाली कंटेनरों को लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ से 100% की वृद्धि का प्रस्ताव करने के तर्काधार को स्पष्ट करें।	‘लागत वर्धित- प्रशुल्क के आधार पर भरे तथा खाली, दोनों प्रकार के कंटेनरों के लिए प्रभारों में वृद्धि करने का विकल्प था। तथापि, आयात/निर्यात आंकड़ों में असंतुलन को सही करने के लिए अधिक भरे हुए कंटेनरों को प्रोत्साहित करने के लिए भरे हुए कंटेनरों के संबंध में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के प्रभारों के वृद्धि को 25% तक सीमित किया गया ।
17.	कंटेनर संचालन प्रभारों में प्रस्तावित 60% - 80% की वृद्धि की तुलना में घाट पर अवधारित किए बिना हैच कवर के प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क तथा यानों के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रभारों में 127%-274% की वृद्धि करने का प्रस्ताव है। प्रदत्त सेवा लागत में वृद्धि के संदर्भ में ऐसी परिवर्ती वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।	हैच कवर के प्रहस्तन में घाट क्रेन द्वारा उतारने और लादने संबंधी प्रचालन शामिल हैं। प्रत्येक प्रचालन हैच कवर के आकार, लिए गए समय तथा अपेक्षित प्रचालनात्मक कौशलों के संबंध में ओओजी कंटेनर के संचालन के समकक्ष है। हैच कवर का प्रहस्तन घाट क्रेन द्वारा सामान्य आकार के 4 कंटेनरों के संचालन के समकक्ष होगा तथा तदनुसार दरों का प्रस्ताव किया गया है।
18.	(i) यात्रा-पूर्व निरीक्षण तथा रीफर चालन परीक्षण के लिए प्रस्तावित दर के आधार को स्पष्ट करें। (ii) विद्युत लागत तथा प्रदत्त सेवाओं की अन्य लागत के संदर्भ में बिजली प्रभारों में 131% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	(i) यात्रा-पूर्व निरीक्षण (पीटीआई)/चालन परीक्षण व्यापार को प्रदत्त एक वैकल्पिक सेवा है। प्रस्तावित दर विद्युतापूर्ति सहित टर्मिनल के भीतर उपलब्ध कराए जाने वाले पृथक स्थल, पीटीआई या चालन परीक्षण का निष्पादन करने के लिए संविदाकारों को किए जाने वाले भुगतान, संबंधित लाइनों को रिपोर्ट भेजने तथा अंतर्ग्रस्त अन्य प्रशासनिक लागत के लिए है। (ii) वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार, रीफर बिजली की इकाई लागत प्रति 4 घंटों की पारी के लिए 260/-रुपए (अर्थात् प्रति चार घंटों में खपत किए गए 40 यूनिट बिजली लागत की औसत लागत 6.50/-रुपए प्रति यूनिट) जमा 10 रुपए की अनुवीक्षण लागत तथा प्रति रीफर कंटेनर 30/-रुपए की सीमा तक अन्य उपरिव्यय परिकलित की गई है।
19.	(i) शट-आऊट कंटेनर के संबंध में प्रदत्त सेवा की लागत में वृद्धि के संदर्भ में तथा साथ ही वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर घाटे की स्थिति के संदर्भ में भी भरे हुए कंटेनर के मामले में 132% की तथा खाली कंटेनर के मामले में 106% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं। (ii) विद्यमान दरों के मान के अनुसार शट-आऊट किए गए कंटेनर के मामले में निःशुल्क भंडारण को हटाने के कारण स्पष्ट करें। भंडारण प्रभार के लागू होने की अवधि का सुस्पष्ट उल्लेख करने के प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित करें।	(i) जब भी किसी कंटेनर को शट-आऊट कर दिया जाता है तो उसे उस यान जिसपर उसे शट-आऊट किया गया है, के लिए नामित स्टैक यार्ड से उस यान, जिस पर उसे अंततः लादा जाना है, के लिए नामित स्टैकयार्ड में स्थानांतरित किया जाना है। इस प्रकार, स्थानांतरण प्रभार अर्थात् लादने, दुलाई तथा एक बार उतारने के प्रभार प्रयोज्य हैं तथा प्रस्तावित प्रशुल्क का तदनुसार परिकलन किया गया है। (ii) कंटेनर शट-आऊट किए जाने के कारण सामान्यतया यान पर स्थान की अनुपलब्धता, योजना में परिवर्तन, पोतवणिक द्वारा चूक, यान समय अनुसूची में परिवर्तन, इत्यादि हैं। टर्मिनल कंटेनर को शट-आऊट करने के लिए बहुत कम उत्तरदायी होता है। जब कोई कंटेनर शट-आऊट किया गया घोषित किया जाता है तो उसका स्थान अवरोद्ध हो जाता है। अतः ग्राहक या तो टर्मिनल स्थान अधिमुक्त करने के लिए भुगतान करेगा, अथवा कंटेनर को

		<p>टर्मिनल के बाहर स्थानांतरित करने की व्यवस्था करेगा, जब तक कि वह किसी अन्य यान द्वारा नौवहन हेतु तैयार नहीं हो जाता। इस दृष्टि से देखने पर इसका प्रस्ताव किसी शट-आऊट किए गए कंटेनर के मामले में निःशुल्क भंडारण को समाप्त करना तथा कंटेनर के शट-आऊट किए जाने के तत्काल पश्चात भंडारण प्रभार वसूल करना है। यह युक्तिसंगत तथा न्यायोचित है।</p>
20.	<p>टर्मिनल के भीतर कंटेनर को स्थानांतरित करने, कंटेनर सफाई प्रभारों तथा अन्य सेवाओं के लिए प्रभारों के लिए प्रस्तावित दर का परिकलन करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>कंटेनर को स्थानांतरित करने की प्रस्तावित दर में कंटेनर को कंटेनर यार्ड में एक, स्टैक से दूसरे स्टैक तक स्थानांतरित करने, उर्से चढ़ाने, ट्रक द्वारा ढुलाई करने तथा उतारने की लागत शामिल है।</p> <p>कंटेनर सफाई प्रभारों में जलापूर्ति तथा पृथक धुलाई स्थल पर कंटेनर को साफ करने तथा पर्यावरण को प्रभावित किए बिना अपशिष्ट कचरे को साफ कर टर्मिनल से बाहर फेंकने के लिए सुविधाएं उपलब्ध कराने की लागत शामिल है। अन्य सेवाओं के लिए, अतिरिक्त प्रशासनिक लागतें अंतर्ग्रस्त हैं, क्योंकि वे नेमी गतिविधियां नहीं हैं। दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब के लिए 500/-रुपए का प्रस्तावित प्रभार अनावश्यक विलम्बों के कारण है, जिसमें अतिरिक्त प्रशासनिक एवं प्रचालनात्मक लागत अंतर्ग्रस्त है। प्रस्तावित प्रभार वास्तविक लागत आधारित प्रशुल्क के बजाए निवारक स्वरूप के अधिक हैं।</p>
21.	<p>प्रदत्त सेवा की लागत में वृद्धि के संदर्भ में प्रत्यक्ष लदान, सील/खतरनाक का स्टिकर लगाने/हटाने के मामले में 100% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।</p>	<p>प्रत्यक्ष लदान प्रभार किसी विशिष्ट यान के निर्धारित समय के पश्चात विलंब से आने वाले कंटेनरों पर लागू हैं। इसमें अतिरिक्त गतिविधियां, स्थानांतरण, निष्पादन शामिल है। सील/खतरनाक का स्टिकर लगाने/हटाने के मामले में इन सेवाओं को प्रदान करने के लिए अतिरिक्त स्टॉक की आवश्यकता होती है। वस्तुतः, शिपिंग लाइनों द्वारा ये गतिविधियां कंटेनर के टर्मिनल में प्रविष्ट होने से पूर्व की जानी अपेक्षित हैं। ये प्रभार प्रस्तावित लागत आधारित प्रशुल्क के बजाए निवारक स्वरूप के अधिक हैं।</p>
22.	<p>(i) आयात लदे कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 5 दिन से घटाकर 3 दिन करने, आयात से खाली हुए कंटेनरों के लिए 12 दिनों से घटाकर 10 दिन करने तथा निर्यात से भरे कंटेनर के लिए 12 दिन से घटाकर 7 दिन करने तथा इसके अतिरिक्त भंडारण प्रभारों में 62% की वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण बताएं।</p>	<p>(i) मई 2005 से, विशाखापट्टणम में तीन सीएफएस पहले ही प्रचालनरत हैं तथा जून, 2005 तक एक चौथे सीएफएस के प्रचालनात्मक हो जाने की आशा है। कंटेनर यातायात में वृद्धि के साथ, कंटेनरों के टर्मिनल के भीतर ठहरने की अवधि में वृद्धि से टर्मिनल के भीतर संकुलन हो सकता है। इससे बचने के लिए तथा सीएफएस के माध्यम से प्रेषितियों को कार्गो के अपेक्षाकृत तीव्र प्रेषण को समर्थ बनाने के लिए निःशुल्क अवधि को कम करने का प्रस्ताव किया गया है। भंडारण प्रभार में किसी विशिष्ट कंटेनर के निर्धारित अवधि से अधिक अवधि तक ठहरने के मामले में पट्टा किराए, यार्ड अनुवीक्षण तथा गृह व्यवस्था के अंतर्ग्रस्त लागत को लेखे में लिया जाता है।</p> <p>(ii) जैसाकि सुझाव दिया गया है, और प्रस्तावित किया गया है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार टिप्पणी</p>

		संख्या (1) में यह संशोधन किया गया है कि निःशुल्क ठहराव (भंडारण) समयावधि आयात कंटेनरों के लिए कंटेनर अवतारण के दिन से आरंभ होगी तथा निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि का आरंभ कंटेनर के टर्मिनल में प्रविष्ट होने के समय से होगा।
23.	प्रदत्त सेवा तथा जल की अधिप्राप्ति लागत में वृद्धि के संदर्भ में विदेशगामी यान के लिए ताजे जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों में 41% की प्रस्तावित वृद्धि के लिए औचित्य बताएं।	मूल स्थल में टर्मिनल में जल सुविधा नहीं थी। इसने 15 लाख रुपए (लगभग) की लागत पर एक म्युनिसिपल जल पाइपलाइन संस्थापित की है, जिससे प्रतिदिन 15 किलोलीटर जल प्राप्त होत है। इसे 1.5 लाख रुपए की एकबारगी लागत पर बढ़ाकर 25 किलोलीटर प्रतिदिन करने का प्रस्ताव है। इसके अतिरिक्त, इसका मासिक जल बिल 15000/-रुपए से 16000/-रुपए की सीमा के बीच है। उपलब्ध जल इसकी आवश्यकताओं के लिए मुश्किल से ही पूरा पड़ता है तथा इसीलिए किसी यान के लिए जलापूर्ति की कोई भी व्यवस्था अतिरिक्त लागत के आधार पर की जाएगी। इस परिप्रेक्ष्य में देखने से प्रस्तावित प्रशुल्क न्यायोचित तथा युक्तिसंगत माना गया है। यह सेवा वैकल्पिक है तथा आज की तिथि तक किसी यान ने इस सेवा का उपयोग नहीं किया है।

7.2 वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा प्रशुल्क “लागत वर्धित” आधार से भिन्न मापदंडों पर नियत किया गया था, जबकि प्रस्तावित प्रशुल्क “लागत वर्धित” आधार पर है, इसलिए विभिन्न कार्यकलापों के लिए प्रस्तावित प्रभार तुलनात्मक रूप से मौजूदा प्रभार से बहुत अधिक प्रतीत होता है।

8. वीपीटी से इस प्रस्ताव के संदर्भ में कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया गया था। वीपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है। हमारे द्वारा उठाए गए कुछ मुख्य प्रश्न और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सारांश नीचे दिया गया है :

क्रम सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर
(i)	कृपया, सीएलए में निर्धारित एमजीटी की तुलना में वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए यातायात के पूर्वानुमानों के औचित्य पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।	वीसीटी दिनांक 26 जून, 2003 को चालू किया गया था, इसलिए प्रचालन का पहला वर्ष जुलाई, 2003 से जून, 2004 तक माना जाना है। प्रचालक द्वारा जुलाई, 2003 से जून, 2004 तक की अवधि के लिए प्रहस्तन किया गया टीईयू सीएलए में निर्दिष्ट और जुलाई, 2004 से जून, 2005 तक की अवधि के लिए 20,000 टीईयू की तुलना में 17500 टीईयू है, वीसीटीपीएल द्वारा (लाइसेंस करार में) में निर्धारित 25000 टीईयू की तुलना में प्रहस्तन किया गया यातायात 48782 टीईयू है।
(ii)	कृपया, यह स्पष्ट करें कि क्या पट्टा किराया के संबंध में वीपीटी और वीसीटीपीएल के बीच विवाद का निपटारा कर दिया गया है या नहीं। अगर हां, तो निपटान की सूचना दी जाए।	1,14,700 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए पट्टा किराए के भुगतान से संबंधित विवाद का निपटान कर लिया गया है, परन्तु, 49,800 वर्गमीटर क्षेत्र के संदर्भ में विवाद अभी तक जारी है और मामला मध्यस्थ को भेजा गया है।
(iii)	यह पुष्टि करें कि क्या वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष	वीपीटी के दरों के मान के अनुसार दिनांक 31 मार्च, 2005

	2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए देय पट्टा किराए का अनुमान वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित पट्टा दर के अनुरूप और सीएलए की शर्तों के अनुसार है।	को समाप्त वर्ष के लिए वीसीटीपीएल द्वारा 74.48 लाख रुपए का पट्टा किराया अदा किया गया है। अपने दरों के मान के अनुसार परवर्ती प्रत्येक वर्षों 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए देय पट्टा किराए का अनुमान 74.48 लाख रुपए है।
(iv)	अगले बोलीदाता द्वारा उल्लेख की गई सॉयल्टी की राशि इंगित करें।	अगले बोलीदाता मैसर्स सीवे शिपिंग लिमिटेड, सिकन्दराबाद द्वारा उल्लेख की गई सॉयल्टी और अपफ्रंट शुल्क का एनपीवी 16.22 करोड़ रुपए है। तत्पश्चात, इसने संपूर्ण परियोजनावधि के लिए इस संबंध में विस्तृत कार्यकरण प्रस्तुत किया है।
(v)	वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेश के औचित्य पर टिप्पणी प्रस्तुत करें और यह भी पुष्टि करें कि क्या यह सीएलए की शर्तों के अनुसार है या नहीं।	इसे परियोजना में वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेश पर कोई टिप्पणी नहीं देनी है। इसे वीसीटीपीएल के कंपनी लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित किया जाना है।

9.1 इस मामले में दिनांक 5 जुलाई, 2005 को एक संयुक्त सुनवाई वीपीटी के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में वीसीटीपीएल, वीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपना अनुरोध प्रस्तुत किया। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं का वर्णन करते हुए स्लाइड प्रस्तुतिकरण किया। इसके अतिरिक्त, विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (वीएसएए), कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए) और विशाखापट्टणम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (वीसीसीआई) द्वारा संयुक्त लिखित अनुरोध दाखिल किए गए थे।

9.2 संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल को निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई प्रारंभ करने का सुझाव दिया गया था :

- पहले प्रस्तुत की गई सूचना में देखे गए अंतर के संदर्भ में सभी उचित सूचना प्रस्तुत करना।
- इसके कार्यकलापों से संबंधित सभी दस्तावेज और कंपनी रजिस्ट्रार के समक्ष दाखिल लेख प्रस्तुत करना।
- प्रयोक्ताओं द्वारा की गई मांग के दृष्टिगत प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि को कम करना। निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के भीतर श्रेणीकृत तरीके से प्रशुल्क वृद्धि प्रस्तावित करने की संभावनाओं की भी जांच करना।

9.3 वीसीटीपीएल ने संयुक्त सुनवाई में उठाए गए बिन्दुओं पर प्रत्युत्तर दिया है। इसने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए कंपनी रजिस्ट्रार को प्रस्तुत वार्षिक विवरणी और वार्षिक रिपोर्ट, प्रत्येक की प्रति प्रस्तुत की है।

9.4 इसने संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। संशोधित लागत विवरण में प्रबंधन शुल्क को 30 वर्षों की अवधि में विस्तारित किया गया है। सीमांत मूल्य के निर्धारण के संबंध में वीसीटीपीएल ने अपना पूर्व अनुरोध दोहराया है कि इस चरण पर 30 वर्षों की समाप्ति पर प्राप्त मूल्य का पूर्वानुमान करना व्यवहार्य नहीं होगा, क्योंकि कई अनिश्चितताएं हैं। मौजूदा उपस्कर की अवधि 8 से 15 वर्षों के बीच है और इसलिए, लाइसेंस अवधि की समाप्ति के पूर्व 15 से 20 वर्षों के बीच इसका प्रतिस्थापन होगा। 20 वर्ष में अधिप्राप्त उपस्कर का परियोजना अवधि पूरी होने पर केवल 5 वर्षों का अवशिष्ट मूल्य रह जाएगा। 15 से 20 वर्षों के बाद अधिग्रहित किए जाने वाले उपस्कर का अधिप्राप्ति मूल्य और इस स्थिति में 30वें वर्ष के अंत में उसका अवशिष्ट मूल्य निर्धारित करना कठिन है। मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण निम्नलिखित प्रदर्शित करता है :-

वर्ष	2005-06	2006-07
औसत घाटा (लाख रुपए में)	(-) 1339	(-) 1176
लगाई गई पूंजी पर आय	(-) 9.32%	(-) 6.95%

9.5 वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित भारी वृद्धि के विरुद्ध प्रयोक्ताओं द्वारा उठाई गई सख्त आपत्ति के दृष्टिगत, इसने वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए श्रेणीकृत तरीके से प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल द्वारा अपने पूर्व प्रस्तावित दरों के मान की तुलना में प्रस्तावित मुख्य संशोधन का सार नीचे दिया गया है :

- (i) वर्ष-प्रतिवर्ष श्रेणीकृत आधार पर संशोधित की जाने के लिए प्रस्तावित मिश्रित बॉक्स दर में उर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित

वर्ष 2005-06 के लिए :

- पहले प्रस्तावित 78% की तुलना में भरे हुए कन्टेनर के लिए मिश्रित दर में 16.7% की वृद्धि प्रस्तावित। खाली कन्टेनर के संबंध में पहले प्रस्तावित 122% की तुलना में मिश्रित दर में प्रस्तावित वृद्धि 47.4% है।
- पहले प्रस्तावित 62% की तुलना में कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार (खंड 1.10) विद्यमान प्रशुल्क पर 27.5% की वृद्धि प्रस्तावित।

वर्ष 2006-07 के लिए :

- मिश्रित दर में चक्रवर्ती आधार पर 14.28% की वृद्धि प्रस्तावित (अर्थात् वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर)।
- भंडारण प्रभार में चक्रवर्ती आधार पर 12% की वृद्धि प्रस्तावित।

- (ii) पोर्तांतरण कन्टेनर के लिए प्रशुल्क में पहले प्रस्तावित प्रशुल्क से 10% की कमी प्रस्तावित अर्थात् इन दोनों वर्षों के लिए 20 फुट के कन्टेनर के लिए 4200 रुपए से 3780 रुपए। इसने स्पष्ट किया है कि यह कमी यहां तक कि इसकी लागत यह अनुमति नहीं देती, फिर भी प्रस्तावित है।

- (iii) अन्य सभी मदों के लिए प्रशुल्क वृद्धि उसके द्वारा प्रारंभिक प्रस्ताव में दिए गए प्रस्ताव के अनुसार है।

9.6 वीसीटीपीएल ने तदनुसार उपरोक्त संशोधनों के दृष्टिगत वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए पृथक दरों का मान प्रस्तुत किया है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन वर्षों की बजाय केवल दो वर्षों की अवधि के लिए अपने दरों के मान की वैधता पर विचार करने का प्रस्ताव दिया है।

9.7 प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के कारण वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 419 लाख रुपए और 777 लाख रुपए का अतिरिक्त राजस्व अनुमानित है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर लगाई गई पुंजी पर आय (आयओसीई) वर्ष 2005-06 के लिए (-) 2.81% और वर्ष 2006-07 के लिए 6.12% होनी वर्धित हैं (दोनों वर्षों के लिए औसत 1.66%)।

9.8 इसने स्पष्ट किया है कि अपनी वित्तीय स्थिति के अनुसार यह अप्रैल, 2005 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित संशोधन के लिए पात्र है, तथापि, व्यापार जगत की भावनाओं का ध्यान रखते हुए, मिश्रित बॉक्स दर, भंडारण प्रभार में श्रेणीकृत वृद्धि प्रस्तावित है और पहले प्रस्तावित पोर्तांतरण प्रभारों में विशेष मामले के रूप में 10% की कमी की जाती है। इसे आशा है कि अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र में इसकी क्षतिपूर्ति कर दी जाएगी।

10. चूंकि, वीसीटीपीएल का संशोधित प्रस्ताव जांच-पड़ताल के चरण में था और उसके दरों के मान की वैधता दिनांक 30 जून, 2005 को समाप्त होनी थी, इसलिए इस प्राधिकरण ने दिनांक 22 जुलाई, 2005 के आदेश द्वारा इसके मौजूदा दरों के मान की वैधता दिनांक 1 जुलाई, 2005 से 30 सितम्बर, 2005 तक और तीन महीने अथवा अंतिम आदेश की अधिसूचना होने तक, इनमें से जो भी पहले हो, बढ़ा दी थी।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सार संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

12 इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकात्रत समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

- (i) विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित विशाखा कन्टेनर टर्मिनल का मौजूदा दरों का मान इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 10 सितम्बर, 2003 के अपने आदेश द्वारा नियत किया गया था। चूंकि, वह वीसीटीपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन था, इसलिए वैधीकृत लागत स्थिति पूर्णतः उपलब्ध नहीं थी। प्रचालक द्वारा किए गए समय-अनुसूची से पूर्व निवेशों के साथ यातायात की कम मात्रा ने इस प्राधिकरण को इस मामले में सामान्य लागत वर्धित मॉडल लागू करने के लिए बाध्य किया है। इस तथ्य को मानते हुए कि वीसीटीपीएल यातायात के लिए चेन्नई कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) से प्रतिस्पर्धा करेगा, प्रारंभिक प्रशुल्क को सीसीटीएल के मौजूदा (तत्कालीन) दरों के मान की तुलना में बेंचमार्क किया गया था और दो मर्दों अर्थात् घाट क्रेन तथा दुलाई प्रभारों को सीसीटीएल के प्रशुल्क के समरूप नियत करने को छोड़कर उससे 10% कम पर नियत किया गया था।
- (ii) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान क्रमशः 1421 लाख रुपए और 1341 लाख रुपए की हानि सूचित की है और ब्याज तथा मूल्यहास पर विचार करने के बाद, परन्तु अपने निवेश पर आय पर विचार किए बिना मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान 1339 लाख रुपए और 1176 लाख रुपए की और हानि पूर्वानुमानित की है। यह उल्लेखनीय है कि प्रारंभिक प्रशुल्क की अनुमित पूर्णतः अच्छी तरह जानकर दी गई थी कि यह पर्याप्त रूप से स्वीकार्य लागत और अनुमेय आय को शामिल नहीं करेगा, क्योंकि पूंजी लागत और किए गए निवेशों, जो सीएलए द्वारा अपेक्षित स्तरों से काफी अधिक था, से संबंधित अन्य नियत व्यय को कम प्रयुक्त क्षमता पर दे देना औचित्यपूर्ण नहीं पाया गया था। यह विश्लेषण जैसे आगे बढ़ता है, यह देखा जा सकता है कि स्थिति यहां तक कि अभी भी बहुत भिन्न नहीं है। उच्च निवेश और कम मात्रा की असाधारण स्थिति के दृष्टिगत प्रचालक उचित रूप से तत्काल अनुवर्ती प्रशुल्क चक्र में पहले हुई हानि के लिए प्रतिपूर्ति नहीं मांग सकता। उद्देश्य सृजित क्षमता का बेहतर उपयोग प्राप्त करना होना चाहिए और इस प्रयोजन के लिए प्रशुल्क को वृद्धि प्रेरित करने के लिए प्रोत्साहन के रूप में कार्य करना चाहिए। वर्तमान और भविष्य में पूर्वानुमानित मात्रा को देखते हुए सभी लागत और अधिकतम आय से पूर्णतः सज्जित प्रशुल्क ढांचा इस दिशा में टर्मिनल को नहीं ले जा सकता। वीसीटीपीएल ने बाद में स्थिति को महसूस किया और राजस्व घाटे को कम करने की अपनी वित्तीय बाध्यता और मात्रा बढ़ाने की तत्काल आवश्यकता को संतुलित करने के लिए अपने प्रारंभिक प्रस्ताव को संशोधित किया है।
- (iii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। तथापि, वीसीटीपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में केवल दो वर्षों के लिए पूर्वानुमान प्रस्तुत किया है और इस प्राधिकरण से दो वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। आशय प्रशुल्क में धीरे-धीरे वृद्धि प्राप्त करना तथा दो वर्ष की अवधि के अंत में व्यापक समीक्षा करना है। वीसीटीपीएल द्वारा यहां तक कि प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर भी अनुमानित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत यह प्राधिकरण दो वर्ष की वैधता अवधि के लिए वीसीटीपीएल का अनुरोध

स्वीकार करता है। यह इस प्राधिकरण को दो वर्षों की वैधता अवधि के अंत में उपलब्ध वास्तविक आंकड़ों के आधार पर उसकी लागत स्थिति की समीक्षा करने में भी समर्थ बनाएगा। इसलिए, विश्लेषण दो वर्षों अर्थात् 2005-06 और 2006-07 तक की अवधि के लिए सीमित किया जाता है।

- (iv) वर्ष 2003-04 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात 17508 टीईयू (प्रचालन के नौ महीनों के लिए) और वर्ष 2004-05 के लिए 45517 टीईयू सूचित किया गया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2004-05 के दौरान प्रहस्तन किए गए थ्रूपुट में काफी वृद्धि मुख्यतः जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में संकुलन के कारण है, जिससे आईसीडी कन्टेनरों का उसके टर्मिनल में विपथन हुआ है। यह एक अस्थायी घटना थी और इसके जारी रहने की प्रत्याशा नहीं है। तदनुसार, एक संतुलित वृद्धि दर पर विचार करते हुए वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए थ्रूपुट क्रमशः 63000 टीईयू और 80000 टीईयू पर पूर्वानुमानित है। कन्टेनर यातायात में वृद्धि की वर्तमान सामान्य प्रवृत्ति की तुलना में वीसीटीपीएल ने यहां तक कि संतुलित परिदृश्य के अधीन भी अपने कन्टेनर यातायात में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 38% और 27% की वृद्धि दर का पूर्वानुमान किया है। वीसीटीपीएल द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है। तथापि, गलत अनुमान के कारण टर्मिनल प्रचालक का व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

आशावादी परिदृश्य के अधीन यातायात का पूर्वानुमान केवल सूचना के लिए प्रस्तुत किया गया है और इसलिए इस पर जैसा वीसीटीपीएल द्वारा अनुरोध किया गया है, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया गया।

- (v) भंडारण प्रभार से आय का अनुमान 2% आयात/निर्यात कन्टेनर के निःशुल्क भंडारण अवधि प्राप्त करने के बाद 2 दिनों के लिए टर्मिनल पर रुकने और 5% आईसीडी कन्टेनर के 15 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त करने के बाद 3 दिनों की औसत अवधि के लिए टर्मिनल में रुकने को मानते हुए लगाया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत ऐतिहासिक आंकड़ों से यह देखा गया है कि आयात/निर्यात कन्टेनर के 11% निःशुल्क अवधि प्राप्त करने के बाद 3 से 6 दिनों तक टर्मिनल में रुके। इसी प्रकार, आईसीडी यातायात के 10% निःशुल्क भंडारण अवधि प्राप्त करने के बाद 12 दिनों के लिए टर्मिनल में रुके हैं। वीसीटीपीएल प्रत्याशा करता है कि टर्मिनल के आसपास गोदी से इतर सीएफएस सुविधाओं की वर्धित उपलब्धता से टर्मिनल के भीतर कन्टेनरों के रुकने का समय कम हो जाएगा। रेलगाड़ियों की बास्बास्तरता में सुधार, रेल द्वारा आवागमन करने वाले कन्टेनरों की निकासी भी तीव्रतर होना प्रत्याशित है, जिससे कन्टेनरों के रुकने के समय में कमी करने के लिए भी योगदान देना संभावित है। इन परियोजनाओं को स्थिर होने के लिए समय की आवश्यकता होगी और फिर भी, विचाराधीन कम से कम दो वर्षों की समयावधि में पिछले वास्तविक आंकड़ों की तुलना में कन्टेनरों के रुकने के औसत समय में काफी कमी नहीं होगी।

पोर्तातरण कन्टेनर से आय के अनुमान के संबंध में इसने स्पष्ट किया है कि अधिकांश मामलों में समुद्री यात्रा का एक भाग विदेशी और दूसरा भाग तटीय यात्रा है और तदनुसार आय का अनुमान प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप तटीय कन्टेनरों के लिए लागू रियायती प्रशुल्क पर विचार करते हुए किया जाता है।

अन्य प्रशुल्क मदों के संबंध में पिछले दो वर्षों में विदेशगामी कन्टेनरों की तुलना में तटीय कन्टेनरों का अनुपात लगभग 0.38% से 0.47% पर नगण्य सूचित किया गया है और इसलिए तटीय कन्टेनरों पर लागू रियायती प्रशुल्क पर आय के अनुमान में विचार नहीं किया गया है।

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ वीसीटीपीएल द्वारा यथानुमानित प्रचालन आय पर विचार किया गया है। अगली समीक्षा के समय अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक भंडारण आय में प्रस्तुत अनुमानों से व्यापक रूप से भिन्नता होती है तो अतिरिक्त आय को प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप भावी प्रशुल्क संशोधन के बदले समंजित किया जाएगा।

- (vi) वीसीटीपीएल ने अतिरिक्त चार कर्मचारियों की भर्ती पूर्वानुमानित की है, जिसका वर्ष 2005-06 के दौरान 15.12 लाख रुपए का वित्तीय प्रभाव होगा और वर्ष 2006-07 के लिए तीन अतिरिक्त कर्मचारियों पर 4.92 लाख रुपए की अतिरिक्त लागत आएगी। इन वृद्धियों को सीमांतिक होने के कारण यथा प्रस्तावित अनुमित दी जाती है।

वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वेतन और मजूरी भर्ती किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त मानवशक्ति की लागत के अलावा पिछले वर्ष के आंकड़ों की तुलना में 10% बढ़ना अनुमानित है। सामान्यतया, मुद्रास्फीति स्तर के समतुल्य वृद्धि कारक पर इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों और निजी प्रचालकों के व्यय का अनुमान लगाने के लिए विचार किया जाता है। यहां तक कि यद्यपि मुद्रास्फीति मजूरी के परिवर्ती संघटक के ही संगत प्रतीत होती है, फिर भी वृद्धि की अनुमति वेतन स्तरों में सामान्य वार्षिक वृद्धि का ध्यान रखने के लिए संपूर्ण मजूरी लागत के लिए दी जाती है। यहां तक कि वीपीटी ने वर्णन किया है कि वेतन और मजूरी में 5% की वृद्धि सामान्य प्रवृत्ति है। हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा मार्च, 2005 में अधिसूचित प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश विशेष रूप से भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान घट-बढ़ के संबंध में, जो वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए 6.44% सूचित किया गया है, मूल्य में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप व्यय को पूर्वानुमानित करने की अपेक्षा करते हैं। तदनुसार, वेतन और मजूरी का अनुमान संबंधित पिछले वर्ष के आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 6.44% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देते हुए संशोधित किया जाता है। तथापि, अतिरिक्त मानवशक्ति की लागत को वीसीटीपीएल द्वारा यथानुमानित माना जाता है।

- (vii) वीसीटीपीएल उसे वीपीटी द्वारा आवंटित भूमि के लिए पट्टा किराया अदा करता है। वीसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण में वीपीटी के दरों के मान में विद्यमान पट्टा किराए पर पश्च क्षेत्र के 1,64,500 वर्गमीटर के लिए वर्ष 2005-06 और 2006-07, प्रत्येक हेतु 74.75 लाख रुपए का अनुमानित पट्टा किराया शामिल किया है। पट्टा किराए का अनुमान वीपीटी द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों से मेल खाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है। ये अनुमान वीपीटी भूमि के लिए विद्यमान पट्टा किराए पर आधारित हैं। अगर वीपीटी के संगत दरों के मान पट्टाधारी पर किसी पर्याप्त वित्तीय बोझ के साथ उर्ध्वमुखी रूप से संशोधित किए जाते हैं तो वीसीटीपीएल समय-अनुसूची से पूर्व समीक्षा की मांग के लिए मुक्त है।

- (viii) (क) ईंधन की लागत का अनुमान पूर्वानुमानित मात्रा के लिए समायोजन सहित पूर्व आंकड़ों के आधार पर लगाया गया है। इसके अतिरिक्त, वीसीटीपीएल ने पिछली प्रवृत्ति के आधार पर ईंधन लागत में 15% की वृद्धि मानी है। व्यय की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देने के लिए प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों में विशिष्ट प्रावधान के दृष्टिगत ईंधन लागत में वार्षिक वृद्धि की पूर्वानुमानित मात्राओं के लिए उपयुक्त समायोजन के साथ 6.44% पर अनुमति दी जाती है।

- (ख) विद्युत की यूनिट दर वर्ष 2004-05 के लिए 4.45 रुपए की वास्तविक यूनिट दर की तुलना में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 4.67 रुपए और 4.91 रुपए अनुमानित है। विद्युत की यूनिट दर का अनुमान करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा 5%

की वार्षिक वृद्धि का विचार किया गया है, जिसे लागत की अन्य मदों के लिए अनुमत्य वार्षिक वृद्धि के भीतर पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

घाट गैंट्री क्रेन और रीफर कन्टेनर के प्रहस्तन के लिए उपस्कर द्वारा विद्युत की खपत थ्रूपुट के पूर्वानुमानों से भिन्न होती है। इन उपस्करों के संदर्भ में विद्युत की खपत के अनुमानों को वीसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तुत स्वीकार किया जाता है। वीसीटीपीएल ने वर्कशॉप, डीजी हाऊस, आईटी, सुरक्षा, कैंटीन आदि के संबंध में पिछले वर्ष की खपत की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए विद्युत की खपत में 25% की वृद्धि पर विचार किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि इन सभी केन्द्रों में विद्युत की खपत नियत प्रवृत्ति की है और यह थ्रूपुट से साधारणतया भिन्न नहीं होगी। वीसीटीपीएल ने इन केन्द्रों में विद्युत की खपत में वृद्धि के लिए कोई समुचित औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिए, इन विशिष्ट केन्द्रों के संबंध में विद्युत की अनुमानित खपत वर्ष 2004-05 के लिए सूचित वास्तविक खपत के स्तर पर रखी जाती है।

वर्ष 2006-07 के दौरान नए वर्कशॉप भवन के निर्माण के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर उप-पैराग्राफ [XVI(क)] में वर्णित कारणों से इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, वर्कशॉप और प्रचालन केबिन में प्रस्तावित निवेश के कारण अनुमानित अतिरिक्त विद्युत की खपत पर भी इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया जाता है।

- (ix) मरम्मत और अनुस्क्षण लागत का अनुमान अचल परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के 3% पर (पट्टाधीन भूमि प्रीमियम को छोड़कर) वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 227 लाख रुपए और 230 लाख रुपए लगाया गया है। एनएसआईसीटी जैसे अन्य निजी प्रचालकों के लिए अनुमत्य मरम्मत और अनुस्क्षण लागत परिसंपत्तियों के अथशेष ब्लॉक का 1.15% पर है ; सीसीटीएल में यह उपस्कर लागत पर 2% और सिविल निर्माण कार्य पर 1.5% था।

वीसीटीपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2004-05 के लिए मरम्मत और अनुस्क्षण लागत 403 लाख रुपए है, जिसे अन्य निजी प्रचालकों के अनुमानों की तुलना में बहुत अधिक पाया गया था और इसलिए इसे लागत का अनुमान करने के किसी आधार के अभाव में सीएलए के लिए निर्धारित अनुस्क्षण लागत की प्रतिशतता के आधार पर कम किया गया था। वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों, जो अभी उपलब्ध हैं, पर भविष्य के लिए अनुमानों को आधारित करना अधिक उपयुक्त पाया जाता है।

वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक मरम्मत और अनुस्क्षण लागत 69 लाख रुपए सूचित की गई है, जो सकल परिसंपत्ति मूल्य का लगभग 1% है। वर्ष 2006-07 में नए वर्कशॉप भवन के प्रस्तावित निर्माण को छोड़कर पूर्वानुमानों के अधीन दो वर्षों के दौरान उपस्कर में कोई बड़ी वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। वीसीटीपीएल ने औचित्य दिया है कि मात्रा में वृद्धि उपस्कर के उपयोग में बढ़ोतरी करेगी और चूंकि कुछ उपस्कर पुराने हैं, इसलिए मरम्मत और अनुस्क्षण लागत पिछले दो वर्षों के दौरान सकल ब्लॉक के लगभग 1% की वास्तविक मरम्मत और अनुस्क्षण लागत की तुलना में सकल ब्लॉक की 3% की उच्चतर प्रतिशतता पर अनुमानित है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि उपस्कर का पुराना षड़ना धीरे-धीरे होगा और यह दर्शाने के लिए कोई विशेष परिस्थिति पूर्वानुमानित नहीं है कि ऐसी घटना अगले दो वर्षों के भीतर त्वरित तरीके से होगी। चूंकि, परिसंपत्तियों का मूल्य मूल्यह्रास के कारण धीरे-धीरे घटता है और समय के साथ अनुस्क्षण लागत बढ़ती है, इसलिए मरम्मत और अनुस्क्षण लागत के रूप में सकल ब्लॉक की थोड़ी उच्चतर प्रतिशतता पर विचार करना उचित पाया जाता है। उपस्कर की मरम्मत लागत पट्टाधारित भूमि के प्रीमियम और अपफ्रंट शुल्क को छोड़कर अचल परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के 2% पर

विचार की जाती है, जैसा कि सीसीटीपीएल में भी वीसीटीपीएल में प्रयोग में पुराने उपस्कर को मानते हुए विचार किया गया था। सिविल निर्माण कार्यों के लिए इसे वीसीटीपीएल से प्राप्त वास्तविक स्थिति पर आधारित संगत परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के 1% पर परिकलित किया जाता है।

- (x) वर्ष 2004-05 के लिए बीमा लागत वीसीटीपीएल द्वारा 54 लाख रुपए सूचित की गई है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वीसीटीपीएल ने सीएलए की शर्तों के अनुसार प्रतिस्थापन मूल्य पर दो पुराने घाट गैंट्री क्रेन को शामिल करने के लिए 14 लाख रुपए का अतिरिक्त बीमा प्रीमियम माना है और उसने इस संबंध में प्राप्त निवेदित दर भी प्रस्तुत की है। यह उल्लेख करना संगत है कि अन्य निजी प्रचालकों जैसे सीसीटीएल, वीएसएल, एसडब्ल्यूपीएल और पीएसए सिकाल के मामले में भी बीमा लागत परिसंपत्तियों की ऐतिहासिक लागत पर अनुमानित की गई है न कि प्रतिस्थापन लागत पर। यहां तक कि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए ऐतिहासिक मूल्य पर उपस्कर और परिसंपत्तियों को बीमाकृत किया है। वीसीटीपीएल के मामले में सीएलए प्रतिस्थापन मूल्य पर प्राप्त किए जाने वाले बीमा कवच की विशिष्टतः अपेक्षा करता है। यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि संदर्भगत उपस्कर का प्रतिस्थापन मूल्य किस प्रकार निर्धारित किया जाता है। फिर भी, इस कार्यवाही हेतु वीसीटीपीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है, बशर्ते कि अगली समीक्षा के समय वास्तविक आंकड़ों की जांच की जाएगी। वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत बीमा प्रीमियम के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

बांधने और खोलने, रीफर अनुवीक्षण, कन्टेनर की ढुलाई आदि के प्रचालन से संबंधित कार्यकलाप वीसीटीपीएल द्वारा बाहरी स्रोतों को दिए गए हैं और इस संबंध में संविदाकारों से पृथक् करार किए गए हैं। यह माना जाता है कि संविदाकारों को ये सेवाएं देते समय बाजार में विद्यमान प्रतिस्पर्धी मूल्य का पता लगाया गया है और लेन-देन में उचित दूरी बनाए रखी गई है। इन अनुमानों के आधार पर बाहरी स्रोत को सौंपी गई सेवाओं के लिए अनुमानित व्यय को इस विश्लेषण में स्वीकार किया जाता है। सुरक्षा, जल प्रभार आदि से संबंधित अन्य प्रचालन व्यय के अनुमान को पिछले वर्ष के आंकड़ों की तुलना में 6.44% की वार्षिक वृद्धि के साथ स्वीकार किया जाता है, क्योंकि ये व्यय प्रकृति में साधारणतया नियत हैं।

- (xi) वीसीटीपीएल ने दूसरे उच्चतम बोलीदाता मैसर्स सीवेज शिपिंग्स द्वारा बताई गई सीमा तक लागत के एक मद के रूप में देय रॉयल्टी का दावा किया है और प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप उस पर विचार करने का अनुरोध किया है। यह उल्लेखनीय है कि इस मद को पहले पास थ्रू के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। वास्तव में, वीसीटीपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन आदेश ने इस मद को प्रशुल्क संगणन के लिए लागत संघटक के रूप में शामिल करने को सीधे अस्वीकृत कर दिया था। प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, बोलियों को 29 जुलाई, 2003 से पूर्व अंतिम रूप दिए जाने की स्थिति में, प्रशुल्क संगणन को निजी प्रचालकों द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी / राजस्व हिस्से को प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में हिसाब में लेना चाहिए, ताकि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन इस मद को हिसाब में नहीं लिए जाने के कारण संभावित हानि से बचा जा सके। वीसीटीपीएल द्वारा सीएलए पर दिनांक 11 सितम्बर, 2002 को हस्ताक्षर किए गए थे और अपने लागत विवरण में प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत उससे प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताए गए अनुसार रॉयल्टी पर विचार किया जाना अपेक्षित है।

यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि दूसरे उच्चतम बोली मूल्य का आकलन करना राजस्व हिस्सा मॉडल में अधिक सरल है, क्योंकि अन्य पैरामीटर अवरुद्ध होते हैं। रॉयल्टी मॉडल में बोली मूल्य

एक से अधिक हैं और एनपीवी आकलन के आधार पर सफल बोलीदाता का चयन किया गया था। इसलिए, अलग से केवल एक बोली मूल्य पर विचार करना और दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा बताई गई सीमा तक रॉयल्टी की अनुमति देना सही नहीं है। राजस्व हिस्से के दूसरे उच्चतम बोली मूल्य की अनुमति देने के उसी सिद्धांत को लागू करने पर, रॉयल्टी मॉडल को दूसरी उच्चतम बोली के संगत एनपीवी के समानुपात के समतुल्य केवल रॉयल्टी के भाग को मानना चाहिए।

वीसीटीपीएल ने रॉयल्टी का आंकड़ा निकालने के लिए स्वयं अपने थ्रूपुट पूर्वानुमानों की तुलना में अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताया गया प्रति टीईयू रॉयल्टी 35 रुपए और 48 रुपए माना है। इसने अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताए गए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट, जो बोली में दूसरा परिवर्ती कारक था, पर विचार नहीं किया है। वीपीटी ने हमारे अनुरोध पर अगले बोलीदाता द्वारा बताए गए राजस्व प्रवाह का एनपीवी (अप्रफ्रंट शुल्क, जो समरूप है, को छोड़कर) 13.03 करोड़ रुपए प्रस्तुत किया है। इसे वीसीटीपीएल की बोली के संगत आकलन से 51% कम पाया गया है। इसका अर्थ यह होता है कि वीसीटीपीएल द्वारा बताया गया रॉयल्टी का केवल 51% ही प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के आधार पर प्रशुल्क संगणन के प्रयोजनार्थ स्वीकार किया जा सकता है। तदनुसार, पूर्वानुमानाधीन दो वर्षों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा देय रॉयल्टी राशि को 51% कम किया जाता है और अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताए गए स्तर पर उसकी अनुमति दी जाती है।

- (xii) वर्ष 2005-06 के लिए विपणन लागत वीसीटीपीएल द्वारा यथानुमानित स्वीकृत की जाती है, क्योंकि यह वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों से तुलनीय है। तथापि, वीसीटीपीएल ने इस लागत का वर्ष 2006-07 के लिए कुल प्रचालन आय के 3% पर अनुमान किया है, जो कि पिछले वर्ष के अनुमान की तुलना में 27% वृद्धि है। इस व्यय की प्रकृति उसे परिवर्ती लागत, जिसे आय के साथ भिन्न होना चाहिए, के रूप में मानने की अनुमति नहीं देती। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए विपणन व्यय का अनुमान वर्ष 2005-06 के अनुमानों की तुलना में 6.44% की वार्षिक वृद्धि मानते हुए संशोधित किया जाता है।

वीसीटीपीएल द्वारा 6.5% वार्षिक वृद्धि मानते हुए प्रशासनिक व्यय का अनुमान लगाया गया है। अन्य अनुमानों से संगतता बनाए रखने के लिए वार्षिक वृद्धि 6.44% की दर पर मानी जाती है, यद्यपि इस संशोधन का प्रभाव नगण्य है।

- (xiii) प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 प्रत्येक के लिए 100 लाख रुपए के प्रबंधन व्यय का अनुमान प्रस्तुत किया है और वर्णन किया है कि यह लघु वीडियो फिल्मों, कार्यस्थल स्थापना आदि के लिए प्रारंभिक पांच वर्षों में व्यय किए जाने वाले अतिरिक्त विपणन व्यय से संबद्ध है और यह पूर्वानुमानित थ्रूपुट की प्राप्ति के लिए टर्मिनल को चालू करने हेतु अपरिहार्य लागत थी। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए इस व्यय के अनुमान को इस आधार पर कि गहन विपणन प्रयास दीर्घावधि में लाभ प्रदान करेंगे, परियोजना अवधि में परिशोधित किया गया था।

वीसीटीपीएल ने वर्तमान प्रस्ताव में वर्णन किया है कि प्रबंधन व्यय वीसीटीपीएल द्वारा दुबई पोर्ट्स इंटरनेशनल (डीपीआई) और यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) को किए गए तकनीकी सेवा भुगतान से संबंधित है। इसलिए, लागत के रूप में इस मद को शामिल करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा किए गए पूर्व वर्णन को सही नहीं पाया जाता, क्योंकि उस समय प्रचालक द्वारा उसके प्रवर्तकों अथवा सहयोगी संगठन को देय तकनीकी सेवा शुल्क को इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क नियतन के लिए लागत की मद के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी।

284861/05-4

प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा उनके “सहयोगी संगठनों” को देय ‘तकनीकी सेवा शुल्क’ को प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत की मद के रूप में केवल तभी स्वीकार किया जा सकता है, अगर इस लेन-देन के “उचित दूरी संबंध” का मानदंड आयकर अधिनियम के अधीन यथा परिभाषित स्थापित हो जाता है। वीसीटीपीएल ने यह प्रमाणित करते हुए कि वीसीटीपीएल द्वारा डीपीआई और यूएलए को देय तकनीकी सेवा शुल्क आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92(ग) के उपबंधों के अनुसार संगणित “उचित दूरी संबंध” पर ध्यान रखकर निर्धारित किया गया है, अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट से एक प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया है। वीसीटीपीएल ने पूर्व वर्षों के लिए आय कर प्राधिकारियों का निर्धारण आदेश प्रस्तुत करने में असमर्थता व्यक्त की है, क्योंकि निर्धारण अभी भी लंबित है। वीसीटीपीएल द्वारा अपनी प्रवर्तक कंपनी को देय प्रबंधन शुल्क के लेन-देन का उचित दूरी संबंध स्थापित करते हुए इस व्यय को वर्तमान कार्य के लिए लागत की एक मद के रूप में स्वीकार करते हुए चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा जारी प्रमाणपत्र पर विश्वास किया जाता है, बशर्ते कि इस संबंध में आयकर निर्धारण के आधार पर अगली समीक्षा के समय जांच-पड़ताल की जाएगी। चूंकि, तकनीकी सेवा का लाभ संपूर्ण परियोजना के लिए उपलब्ध होना प्रत्याशित है, इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा देय प्रबंधन शुल्क को परियोजना की शेष अवधि में विस्तारित किया जाता है।

करारों के अनुसार, करार की तारीख से पांच वर्षों की अवधि के लिए प्रत्येक वर्ष यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) और दुबई पोर्ट्स इंटरनेशनल (डीपीआई) को क्रमशः 1 लाख अमरीकी डालर और 2 लाख अमरीकी डालर का प्रबंधन शुल्क देय है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रबंधन शुल्क का बड़ा भाग अपर्याप्त निधियों के कारण पिछले दो वर्षों के दौरान प्रेषित नहीं किया जा सका है। करार जब भी पर्याप्त निधियां उपलब्ध होती हैं, परवर्ती अवधि में भी शुल्क के भुगतान की व्यवस्था करता है। तदनुसार, अपने संगणन में इसने पिछले दो वर्षों के लिए देय प्रबंधन शुल्क की बकाया राशि और अगले तीन वर्षों के लिए देय शेष पर विचार किया है और परियोजना की शेष अवधि में उसे परिशोधित किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि इस व्यय को वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वित्तीय दस्तावेजों के अनुसार वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए व्यय के रूप में दर्ज किया जा चुका है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, इस मामले में पहले के राजस्व अंतर के लिए अपने टर्मिनल के भावी प्रयोक्ताओं से प्रतिपूर्ति मांगने का कोई औचित्य नहीं है।

इन अवलोकनों के दृष्टिगत, करार की शर्तों के अनुसार अगले तीन वर्षों के लिए देय प्रबंधन व्यय को इस प्रशुल्क संशोधन के लिए माना जाता है और अप्रफ्रंट शुल्क के लिए विचार किए गए के अनुरूप परियोजना के 28 वर्षों की शेष अवधि में परिशोधित किया जाता है। इस विचार की इस शर्त के साथ अनुमति दी जाती है कि वीसीटीपीएल अगली समीक्षा के समय प्रत्येक वर्षों के लिए आय कर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा, ताकि यह दर्शाया जा सके कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय की अनुमति दी थी। अगर ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो अभी अनुमत्य अनुमानित व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में समंजित किया जाएगा।

- (xiv) वीसीटीपीएल ने वर्णन किया है कि मूल्यहास कंपनी अधिनियम, 1956 अथवा परिसंपत्तियों की अवधि संबंधी मानदंड, इनमें से जो भी अधिक हो, के अनुसार संगणित किया गया है। यह प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप है। कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर जैसी कुछ परिसंपत्तियों के लिए मानी गई मूल्यहास की 33.33% की दर 20% से 26.5% की सीमा में अन्य निजी प्रचालकों द्वारा मानी गई मूल्यहास दर से अधिक पाई गई है। यह मानना होगा कि कंपनी अधिनियम निर्धारित स्थूल दिशानिर्देशों के भीतर मूल्यहास की दर का निर्णय करने के लिए प्रबंधन को कुछ स्वतंत्रता देता है। इसे ध्यान में रखते हुए, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, वीसीटीपीएल द्वारा मानी गई मूल्यहास की दर को हिसाब में लिया जाता है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए लेख में प्रभावी वास्तविक मूल्यहास को अगली समीक्षा के समय सत्यापित किया जाएगा।

वीसीटीपीएल ने वर्णन किया है कि वीपीटी को अदा किए गए 3.19 करोड़ रुपए के अपफ्रंट शुल्क सहित निर्माण अवधि के दौरान व्यय की गई 11.26 करोड़ रुपए के प्रासंगिक व्यय की राशि भवन और संयंत्र तथा मशीनरी के लिए पूंजीगत की गई है। अपफ्रंट शुल्क को संयंत्र तथा मशीनरी और भवन के लिए लागू दर पर मूल्यहासित नहीं किया जा सकता। इसे अन्य निजी प्रचालकों के मामले में अनुपालन किए गए सिद्धांत के अनुरूप परियोजना अवधि में परिशोधित किया जाना होगा। इस स्थिति के दृष्टिगत, वीसीटीपीएल द्वारा यथा इंगित अपफ्रंट शुल्क को संयंत्र तथा मशीनरी और भवन के सकल ब्लॉक से हटा दिया गया है और अलग से दर्शाया गया है। इस संशोधन के कारण मूल्यहास में उपयुक्त समायोजन किया गया है।

इसी प्रकार, अचल परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के भाग के रूप में और तदनुसार मूल्यहासित वीसीटीपीएल द्वारा शामिल 56.75 लाख रुपए के गैर-वापसीयोग्य पट्टा धारित प्रीमियम को ऐसे अन्य संगत भुगतानों, जिन्हें परियोजना अवधि में विस्तारित करना अपेक्षित है, के साथ पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया गया है।

(xv) वीसीटीपीएल ने वर्णन किया है कि प्रारंभिक व्यय केवल 1 लाख रुपए पर ही बहुत कम रहने के कारण उसे वर्ष 2003-04 के दौरान लाभ और हानि लेखा में बट्टे खाते डाला जा चुका है। चूंकि, यह छोटी राशि है, इसलिए उस पर वीसीटीपीएल द्वारा किए गए विचार का प्रशुल्क पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं होगा और इसलिए इसे संशोधित नहीं किया जाता। यद्यपि, इस राशि को अन्य सभी निजी टर्मिनलों में अपनाए गए सिद्धांतों के अनुरूप परियोजना अवधि में परिशोधित करने की आवश्यकता है।

(xvi) (क) वीसीटीपीएल द्वारा वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए सूचित सकल ब्लॉक 76.30 करोड़ रुपए, जिसमें वीपीटी को अदा किया गया पट्टाधारित भूमि प्रीमियम और अपफ्रंट शुल्क शामिल है। नए वर्कशॉप के निर्माण के लिए वर्ष 2006-07 के दौरान सकल ब्लॉक में 1 करोड़ रुपए की वृद्धि पर विचार किया गया है। प्रस्तावित वृद्धि के दृष्टिगत टर्मिनल की 1 लाख टीईयू प्रतिवर्ष की वर्तमान क्षमता में कोई वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं है।

जैसा वीसीटीपीएल द्वारा भी स्वीकार किया गया है, सीएलए में 1 लाख टीईयू यातायात स्तर पहुंचने तक उपस्कर संस्थापित करने का कोई विशेष उल्लेख नहीं किया गया है। सीएलए को तीसरे चरण के दौरान आरएमक्यूजीसी की तैनाती अपेक्षित है, जब थ्रूपुट स्तर 1 लाख टीईयू तक पहुंच जाता है। इस स्थिति की तुलना में वीसीटीपीएल प्रारंभिक वर्षों के दौरान सीएलए में यथानिर्दिष्ट प्रतिघंटे 15 संचलन की उत्पादकता प्राप्त करने के लिए दो पुराने घाट गैंट्री क्रेन, 4 रीच स्टेकर्स, 2 प्रयुक्त आरटीजी तैनात कर चुका है। यहां उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के दौरान स्पष्ट अवलोकन किया था कि सीएलए में निर्धारित सीमाओं के आधिक्य में किए गए निवेश पर आय की केवल तभी अनुमति दी जाएगी, अगर निवेश का औचित्य बताने के लिए मात्रा बढ़ती है। वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2004-05 के दौरान प्राप्त थ्रूपुट और अगले दो वर्षों के लिए भावी पूर्वानुमान को 1 लाख टीईयू की वर्तमान क्षमता से कम पाया जाता है। इसके अतिरिक्त, इसमें वर्तमान क्षमता में किसी अतिरिक्त मात्रा अथवा वृद्धि या नए वर्कशॉप भवन के लिए प्रस्तावित निवेश के कारण प्रति यूनिट लागत में किसी महत्वपूर्ण कमी की संकल्पना नहीं की गई है। प्रस्तावित वर्कशॉप आरंभ किए जाने के बाद भी अनुमानित मरम्मत एवं अनुस्क्षण लागत में कोई कमी नहीं की गई है। इसके विपरीत, इस शीर्ष के अधीन व्यय में भारी वृद्धि का पूर्वानुमान लगाया गया है। इसके अलावा, प्रस्तावित निवेश केवल विद्युत की लागत में वृद्धि करता है। इस नए वर्कशॉप भवन के कारण प्राप्त किए जाने के लिए प्रत्याशित प्रचालनात्मक क्षमता को भी सकल

ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देने हेतु मात्राकृत नहीं किया गया है। उपरोक्त स्थिति के दृष्टिगत, प्रशुल्क संगणन के प्रयोजनार्थ सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि पर विचार करना उचित नहीं पाया जाता है। इसलिए, वर्कशॉप पर प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश को अनुमानित सकल ब्लॉक से निकाल दिया जाता है। मूल्यहास के अनुमान को भी इस संशोधन के कारण समायोजित किया गया है।

- (ख) वीसीटीपीएल से इस तथ्य के मद्देनजर कि महापत्तनों और निजी प्रचालकों द्वारा सेवाएं प्रदान करने के पूर्व प्रशुल्क साधारणतया अग्रिम तौर पर एकत्रित किए जाते हैं, राजस्व के एक महीने में विविध देनदारों के अनुमान की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि कुछ बड़े ग्राहक विलंबित भुगतान कर रहे हैं, जिसकी उसके व्यावसाय की निम्न मात्रा के दृष्टिगत अनदेखी नहीं की जा सकती। वीसीटीपीएल द्वारा विविध देनदारों का अनुमान प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाया गया है। अगर वीसीटीपीएल अपने कुछ ग्राहकों को उधार देने की सुविधा की अनुमति देता है तो यह प्रचालन की एक आंतरिक व्यवस्था है और इस बोझ को प्रशुल्क के माध्यम से सभी प्रयोक्ताओं पर नहीं डाला जा सकता।

रोकड़ शेष के अनुमान करने का आधार प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप पाया गया है। प्रचालन लागत के अनुमानों में संशोधन किए जाने के दृष्टिगत तथापि, चालू परिसंपत्तियों का अनुमान संशोधित किया जाता है। भंडार और अतिरिक्त पुर्जों की खपत का अनुमान छः महीनों के लिए औसत खपत पर विचार करते हुए लगाया गया है, जो कि प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप है। पूंजीगत भंडारों के संबंध में वीसीटीपीएल ने अपनी एक वर्ष की आवश्यकता के आधार पर वर्ष 2005-06 और 2006-07 प्रत्येक के लिए 1 करोड़ रुपए का अनुमान लगाया है। इसने इस अनुमान को वैधीकृत करने के लिए कोई लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किया है। इस अनुमान को वैधीकृत करने के लिए किसी लेखबद्ध समर्थन के अभाव में पूंजीगत भंडार की खपत के वर्ष 2005-06 और 2006-07 प्रत्येक के दौरान 1 करोड़ रुपए के अनुमान की अनुमति नहीं दी जाती है।

चालू देयताओं का 15 दिनों की ईंधन और विद्युत लागत, मरम्मत, विपणन, प्रशासनिक लागत आदि पर अनुमान स्वीकार किया जाता है। प्रचालन व्यय के अनुमान में संशोधन के दृष्टिगत चालू देयता का अनुमान संशोधित किया जाता है।

यह उल्लेख करना संगत है कि लगाई गई पूंजी पर आय का संगणन इस मामले में केवल एक सैद्धांतिक कार्य है, क्योंकि लागत विवरण प्रचालन लागत स्तर पर घाटे की स्थिति प्रदर्शित करता है।

- (ग) पूर्ववर्ती पैराग्राफ में वर्णित संशोधन के अधीन लगाई गई पूंजी वर्ष 2005-06 के लिए 60.35 करोड़ रुपए और वर्ष 2006-07 के लिए 54.15 करोड़ रुपए बैठती है।

प्रशुल्क नियतन के लिए प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देश व्यावसायिक परिसंपत्तियों के मामले में लगाई गई पूंजी पर 15% की दर पर कर-पूर्व आय निर्धारित करते हैं। आय टर्मिनल के क्षमता उपयोग कारक से संबद्ध है और 15% की अनुमति अधिकतम अनुमेय आय 60% और उससे अधिक के क्षमता उपयोग पर दी जाती है। वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि इसकी सभी परिसंपत्तियां केवल व्यावसायिक परिसंपत्तियां हैं। वीसीटीपीएल द्वारा सूचित 1 लाख टीईयू की आकलित क्षमता पर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए क्षमता उपयोग 63% और 80% के स्तर पर है और इसलिए लगाई

गई पूंजी पर आय प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार तदनुसार संगणित की गई है।

- (xvii) सीएलए निर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर लाइसेंसदाता उपक्रम की पूरी परिसंपत्तियों और देयताओं के लिए किसी स्वतंत्र विशेषज्ञ द्वारा निर्धारित उचित मूल्य के कुल के बराबर मूल्य तथा सीएलए की शर्तों के अनुसार सीमांत भुगतान करेगा और उन्हें अधिग्रहित करेगा। वीसीटीपीएल ने अंतर्ग्रस्त कई अनिश्चितताओं के दृष्टिकोण 30वें वर्ष की समाप्ति पर सीमांत मूल्य प्राप्तव्य प्रस्तुत करने में अपनी समर्थता व्यक्त की है। किसी भी ब्यौरेवार आंकड़ों के अभाव में प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय वीसीटीपीएल द्वारा यथाईंगित परियोजना अवधि के अंत में कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के मूल्यहासित खाता मूल्य के ऋण की विद्यमान लागत पर कटौती करके परियोजना की शेष अवधि में वार्षिकीकृत किया जाता है।
- (xviii) उपरोक्त चर्चा के अधीन, लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I के रूप में संलग्न है। इस विवरण द्वारा प्रकटित परिणाम का यहां नीचे दी गई सारणी में यथा प्रदर्शित सारांश दिया गया है :-

अधिशेष (+)/घाटा(-) 2005-06		अधिशेष (+)/घाटा(-) 2006-07		प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत अधिशेष (+)/ घाटा(-)
(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	
(-) 1301.73	(-) 106.14%	(-) 965.42	(-) 61.49%	(-) 83.82%

उपरोक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण विद्यमान दरों पर अनुमानित प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए लगभग 83% का औसत घाटा दर्शाता है।

वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि इसकी मात्रा का 75% का प्रहस्तन चार बड़ी लाइसेंस द्वारा किया जाता है, जिसके लिए प्रशुल्क व्यवस्था मौजूद है और इसलिए प्रस्तावित वृद्धि उन्हें प्रभावित नहीं करेगी, क्योंकि दरों का मान केवल एक उच्चतम सीमा होगा। इस प्रकार, यह प्रशुल्क संशोधन कार्य व्यवहारतः शेष 25% यातायात के संदर्भ में संगत है।

कुछ प्रयोक्ताओं ने सीसीटीएल के साथ प्रशुल्क की तुलना की है और प्रस्तावित वृद्धि पर सख्त आपत्ति उठाई है। यह उल्लेख करना संगत है कि महापत्तनों और निजी प्रचालकों का प्रशुल्क साधारणतया पत्तन-वार/टर्मिनल-वार लागत वर्धित दृष्टिकोण के आधार पर और उसके निवेश पर अनुमेय आय की अनुमति देते हुए नियत किया जाता है और प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देश भी यहीं दृष्टिकोण निर्धारित करते हैं। जैसा पहले वर्णन किया गया है, वीसीटीपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के वैधीकृत लागत विवरण की उपलब्धता के अभाव में सीसीटीएल के तत्कालीन विद्यमान प्रशुल्क की तुलना में बेंचमार्क किया गया था। तत्पश्चात्, सीसीटीएल का प्रशुल्क उर्ध्वमुखी रूप से 17% संशोधित किया गया है।

मुख्य संघटक अर्थात् मिश्रित बॉक्स दर तथा भंडारण प्रभार के संबंध में भी प्रशुल्क को व्यापार जगत पर संशोधन के प्रभाव को हल्का करने के लिए श्रेणीकृत आधार पर बढ़ाना प्रस्तावित है। अन्य मदों के लिए प्रशुल्क को 82% से 274% की सीमा में बढ़ाना प्रस्तावित है। राजस्व में मुख्य योगदानकर्ता प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए प्रभार हैं, जिन्हें अब बॉक्स दर के अधीन समेकित किया जाना प्रस्तावित है। यह मद अकेले ही राजस्व का लगभग 87% हिस्सा है। 83% के घाटे की स्थिति की तुलना में इस मद के लिए मांगी गई वृद्धि अपेक्षतया कम है। वीसीटीपीएल द्वारा

मिश्रित बॉक्स दर में मांगी गई वृद्धि वर्ष 2005-06 के लिए मौजूदा प्रशुल्क (जो पूर्णांकन के कारण लगभग 18.8% होता है) की तुलना में 16.7% है और भरे हुए कन्टेनरों के मामले में वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए 14.28% की वृद्धि प्रस्तावित है।

प्रशुल्क संशोधन द्वारा सृजित होने वाला प्रस्तावित अतिरिक्त राजस्व वर्ष 2005-06 के लिए 415 लाख रुपए और वर्ष 2006-07 के लिए 777 लाख रुपए है। यह भी उल्लेखनीय है कि वर्ष 2005-06 के लिए अतिरिक्त राजस्व पूर्णतः उपलब्ध नहीं होगा, क्योंकि प्रशुल्क भूतलक्षी प्रभाव से संशोधित होने नहीं जा रहा है। इसके अतिरिक्त, 75% थ्रूट के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सूचित विशेष व्यवस्था के दृष्टिगत अतिरिक्त राजस्व की पूरी वसूली भी संभव नहीं होगी। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित स्तर पर प्रशुल्क वृद्धि करने का मामला बनता है। पूर्व पैराग्राफों में जैसा अवलोकन किया गया है, भंडारण प्रभारों से आय कम अनुमानित पाई गई है। इसके अतिरिक्त, यातायात का पूर्वानुमान एक संतुलित वृद्धि दर पर आधारित है। सर्वाधिक महत्वपूर्ण यह है कि मात्रा को अभी भी किए गए निवेशों का पूर्ण प्रयोग करने के लिए प्राप्त किया जाना है। इन सभी तथ्यों पर विचार करते हुए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि की परवर्ती पैराग्राफ में विचार किए गए विशिष्ट संशोधनों के अधीन अनुमति दी जाती है।

वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा इस प्रशुल्क संशोधन के लिए विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर की जाएगी। भिन्नता, अगर कोई हो, को प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों में निर्धारित तरीके से भावी प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा।

- (xix) वीसीटीपीएल ने सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी) की मौजूदा शब्दावली को कंटेनर से बड़े आकार के कार्गो वाले (ओओजी) कंटेनर के रूप में संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि ओडीसी का प्रयोग बोलचाल की बोली में किया जाता है, जबकि गैर-मानक आकार के कंटेनर का वर्णन करने के लिए आम तौर पर प्रयुक्त सही शब्द ओओजी कंटेनर है। शब्दावली में प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है।

ओओजी कंटेनरों के संबंध में प्रहस्तन प्रभारों के मामले में लागू 25% के मौजूदा प्रीमियम की तुलना में लागू प्रहस्तन प्रभारों पर 100% के प्रीमियम और लागू भंडारण प्रभारों पर 300% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है। वीसीटीपीएल ने औचित्य दिया है कि प्रहस्तन प्रभारों पर 100% का यह अतिरिक्त प्रीमियम ऐसे ओओजी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कम से कम 6 सामान्य कंटेनरों की सीमा तक अतिरिक्त मानवशक्ति और विशेष गियर आदि की आवश्यकता के कारण है। यह उल्लेख करना संगत है कि पीएसए सिकाल, सीसीटीएल और यहां तक कि वीसीटीपीएल (प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय) जैसे अन्य निजी प्रचालकों के मामले में ऐसे बड़े आकार के कार्गो वाले कंटेनरों के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों पर 25% का प्रीमियम निर्धारित किया गया है। इसलिए, इन कंटेनरों के संबंध में 100% से 300% के प्रस्तावित प्रीमियम की आवश्यकता बताते हुए कोई असाधारण परिस्थिति नहीं है। इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में अनुमत प्रीमियम के अनुरूप संशोधित किया जाता है।

भंडारण प्रभार में प्रस्तावित प्रीमियम के संबंध में इसने स्पष्ट किया है कि ओओजी कंटेनर के भंडारण से 2 से 14 सामान्य कंटेनरों के स्टैकिंग स्लॉट की हानि होगी और इसलिए लागू भंडारण प्रभारों पर 300% का प्रस्तावित प्रीमियम उचित है। खतरनाक कंटेनरों के मामले में इसने लागू प्रहस्तन प्रभार पर 25% का प्रीमियम प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि अन्य निजी प्रचालकों के मामले में, भंडारण प्रभार के मामले में कोई भी प्रीमियम स्पष्टतः

निर्धारित नहीं है। वीसीटीपीएल द्वारा किसी लागत विवरण के अभाव में ; विशेष अनुरोध के बावजूद, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रीमियम के औचित्य का आकलन करना कठिन है। प्रारंभ में, यह प्राधिकरण ओओजी और खतरनाक कंटेनरों के संबंध में प्रहस्तन प्रभार के लिए यथानिर्धारित समान स्तर पर भंडार प्रभार में प्रीमियम अनुमोदित करता है।

- (xx) वीसीटीपीएल ने विलंबित भुगतान/वापसी पर दंडात्मक ब्याज, जिसे प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के मूल उधार दर से 2% अधिक होना चाहिए, के भुगतान से संबंधित शर्तों को अद्यतन नहीं किया है। प्रस्तावित प्रावधान को 13% की दंडात्मक ब्याज दर निर्धारित करने के लिए संशोधित किया जाता है।
- (xxi) वीसीटीपीएल ने तटीय कंटेनरों की इन श्रेणियों के लिए पृथक रियायती प्रशुल्क निर्धारित करने की बजाय कुछ संगत अनुसूचियों में सभी प्रहस्तन प्रभारों पर 40% रियायती प्रशुल्क प्रदान करने के बारे में एक सामान्य टिप्पणी लागू करने का प्रस्ताव किया है। इसने तर्क दिया है कि तटीय पोतों/कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क से संबंधित इस प्राधिकरण का आदेश केवल जनवरी, 2007 तक वैध है, जबकि इसके प्रस्तावित दरों के मान की वैधता इस तारीख के बाद तक है और इसलिए, पृथक प्रशुल्क निर्धारित करने की बजाय इसे एक सामान्य टिप्पणी के रूप में निर्धारित करना उपयुक्त है। जबकि यह तर्क प्रस्तावित प्रावधान का अंशतः औचित्य देता है, वहीं वीसीटीपीएल के तर्क को स्वीकार करने का मुख्य विचार यह तथ्य है कि दरों के मान में प्रशुल्क की सभी मदें केवल रुपए के रूप में होना प्रस्तावित है। चूंकि, तटीय व्यापार पर रुपए के रूप में रियायती दरें प्रभावित करनी हैं, इसलिए तटीय कंटेनरों के लिए प्रत्येक दरों की पृथक अनुसूची लागू करने की बजाय तटीय व्यापार को दी जाने वाली न्यूनतम रियायत निर्धारित करते हुए दरों के मान में एक सामान्य शर्त पर्याप्त होगी।
- (xxii) प्रस्तावित दरों के मान में बड़े संशोधनों में से एक प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार, कंटेनरों पर घाटशुल्क आदि के संबंध में मौजूदा दरों के मान में डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की तुलना में सभी प्रशुल्क मदों को रुपए के रूप में मूल्यवर्गित किया जाना है। प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देश मिश्रित बॉक्स दर और कंटेनर संबंध प्रभारों को विदेशगामी पोतों के मामले में डालर के रूप में मूल्यवर्गित करने के विकल्प की अनुमति देते हैं। यह प्रावधान डालर मूल्यवर्गित किए जाने के लिए मांग पर कार्यवाई करने के लिए अधिक देखा जाना होगा। वास्तव में, दो बड़े कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल यथा जेएनपीटी और एनएसआईसीटी प्रारंभ से ही रुपया मूल्यवर्गित प्रशुल्क ढांचे का अनुपालन करते रहे हैं। जैसा वीसीटीपीएल द्वारा इंगित किया गया है, डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भी अंततः बिलिंग के समय रुपए के रूप में परिवर्तित किए जाते हैं। वीपीटी द्वारा इस मामले की जांच करने के लिए सामान्य अभ्युक्ति को छोड़कर रुपए के रूप में प्रशुल्क को मूल्यवर्गित करने के लिए किसी प्रयोक्ता ने कोई विशिष्ट आपत्ति नहीं की है। महत्वपूर्ण रूप से, वीसीटीपीएल ने यह इंगित किया है कि इस संबंध में उसका प्रस्ताव उसके कई प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए सुझावों पर आधारित है। इस मामले में राजस्व अनुमान विदेशी मुद्रा दर में घट-बढ़ को हिसाब में नहीं लेते। सभी प्रशुल्क मदों को रुपए के रूप में मूल्यवर्गित करने का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।
- (xxiii) वीसीटीपीएल ने जहाज द्वारा प्रहस्तन से तट तक अंतरण, घाट से यार्ड तक संचलन, यार्ड में चढ़ाने/उतारने और विभिन्न प्रचालनों के लिए मौजूदा दरों के मान में निर्धारित पृथक प्रशुल्क की तुलना में घाट शुल्क संघटक सहित एक मिश्रित बॉक्स दर प्रस्तावित की है। यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देश मिश्रित बॉक्स दर का निर्धारण प्रोत्साहित करते हैं। संशोधित प्रस्ताव में अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में मांगी गई 78% की वृद्धि की तुलना में भरे हुए कंटेनर के मामले में वर्ष 2005-06 के लिए 16.7% (जो पूर्णांकन के कारण 18.9% होती है) और वर्ष 2006-07 के लिए 14.2% की मिश्रित बॉक्स दर में श्रेणीकृत वृद्धि मांगी गई है। खाली कंटेनर के मामले में संशोधित प्रस्ताव में अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में मांगी गई 121% की वृद्धि की तुलना में

वर्ष 2005-06 के लिए 47% और वर्ष 2006-07 के लिए 14.2% की मिश्रित बॉक्स दर में श्रेणीकृत वृद्धि मांगी गई है। खाली और भरे हुए कंटेनर के बीच विभेदक प्रशुल्क ऐसे कंटेनरों के लिए जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में निर्धारित विभेदक प्रशुल्क के तुलनीय है।

आईसीडी भरे कंटेनरों के मामले में संशोधित प्रस्ताव में मिश्रित दर में प्रस्तावित वृद्धि इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित 79% की तुलना में वर्ष 2005-06 में विद्यमान प्रशुल्क पर 33% और वर्ष 2006-07 में 9.88% है।

चूंकि, श्रेणीकृत तरीके से प्रस्तावित वृद्धि लागत घाटे को पूरा करने के लिए अपेक्षित समग्र स्तर से कम है, इसलिए यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रशुल्क अनुमोदित करता है।

- (xxiv) पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार मौजूदा दरों के मान में 20 फुट के कंटेनर के लिए 17.10 अमरीकी डालर निर्धारित है और इसके अतिरिक्त घाटशुल्क संघटक भी लगाया जाता है। 20 फुट के पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए समेकित दर वर्तमान विनिमय दर पर विचार करते हुए जैसा वीसीटीपीएल द्वारा सूचित किया गया है, 1286/-रुपए बैठता है। इसके बदले, वीसीटीपीएल ने प्रारंभिक रूप से 4200 रुपए प्रति टीईयू की मिश्रित दर का प्रस्ताव किया था, जिसे बाद में 10% घटाकर 3780 रुपए प्रति टीईयू किया गया था। पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रस्तावित वृद्धि प्रशुल्क के वर्तमान स्तर से लगभग 194% है। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि पोतांतरण कंटेनर के लिए मौजूदा दर वीसीटीपीएल के (तत्कालीन) मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर अपनाया गया था, जो कि सामान्य कंटेनरों के लिए समान प्रभार (17.50 अमरीकी डालर) से कम है, यहां तक कि यद्यपि पोतांतरण प्रचालन में दोहरा प्रहस्तन शामिल है।

वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि निर्यात कंटेनर के लिए शामिल आवागमन के अतिरिक्त, पोतांतरण कंटेनर के मामले में पोत में वापस लदान करने का अतिरिक्त कार्यकलाप है, जिसमें स्टेक से उठाना, ट्रैलर पर रखना, ट्रैलर पर ढुलाई, घाट क्रेन द्वारा उठाना और अंततः पोत पर उतारना शामिल होता है। इसलिए, शामिल वास्तविक आवागमन पर आधारित पोतांतरण कंटेनरों के लिए मिश्रित बॉक्स दर 20 फुट के भरे हुए कंटेनर के प्रस्तावित दर की दुगुनी होनी चाहिए, जबकि उसके द्वारा प्रस्तावित दर संशोधित प्रस्ताव में केवल 3780 रुपए प्रति टीईयू है।

वीसीटीपीएल द्वारा पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित मिश्रित प्रशुल्क सामान्य आयात/निर्यात कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभारों का 1.35 गुना है। प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देश पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रशुल्क की अनुमति लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अनधिक स्तर पर देता है। चूंकि, प्रस्तावित दर संशोधित दिशानिर्देशों का पालन करती है इसलिए, पोतांतरण प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभार अनुमोदित किया जाता है।

- (xxv) उतराई के बिना हैच कवर के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क में 127% की वृद्धि प्रस्तावित है, जबकि घाट पर उतराई के साथ हैच कवर के प्रहस्तन प्रभार में 82% की वृद्धि प्रस्तावित है। वीएसएए और वीपीटी ने इंगित किया है कि हैच कवर के प्रहस्तन में पोत प्रहस्तन का स्वाभाविक कार्य होता है और इसलिए पोत प्रचालक पर ऐसी अत्यधिक वृद्धि का बोझ डालने का कोई कारण नहीं है।

वीसीटीपीएल ने इस तथ्य को मानते हुए कि घाट क्रेन द्वारा हैच कवर के प्रहस्तन का प्रत्येक प्रचालन लिए गए अतिरिक्त समय और शामिल कुशलता पर विचार करते हुए चार सामान्य आकार के कंटेनरों के प्रहस्तन के समतुल्य होगा। इस परिप्रेक्ष्य में, यह उल्लेख करना संगत है

कि समान प्रचालन (घाट पर उतराई रहित) के लिए निर्धारित प्रशुल्क सीसीटीएल और पीएसए सिकाल में 20 फुट के भरे हुए कंटेनर के प्रहस्तन के लिए घाट क्रेन प्रभारों का लगभग 85% और एनएसआईसीटी तथा जेएनपीटी में मिश्रित बॉक्स दर का लगभग 40% है। घाट पर हैच कवर उतराई के मामले में समतुल्य प्रभार सीसीटीएल और पीएसए सिकाल में सामान्य कंटेनर प्रहस्तन के लिए घाट क्रेन प्रभारों का लगभग 200% और जेएनपीटी तथा एनएसआईसीटी में मिश्रित दर का लगभग 100% है।

उतराई के बिना हैच कवर खोलने के लिए प्रस्तावित दरें मिश्रित बॉक्स दर का लगभग 45% हैं और उतराई के साथ हैच कवर खोलने की दर मिश्रित दर का लगभग 90% हैं। प्रस्तावित दरें अन्य टर्मिनलों के विभेदक से तुलनीय हैं और इसलिए अनुमोदित की जाती हैं।

(xxvi) पुनः नौभरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि वर्तमान प्रशुल्क स्तर से 155% से 274% की सीमा में है। वीसीटीपीएल ने वर्णन किया है कि पुनःनौभरण कंटेनर में सामान्य कंटेनर के लिए शामिल आम आवागमन के अतिरिक्त कंटेनर का वापस पोत में लदान करने का अतिरिक्त कार्यकलाप शामिल है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि पुनः नौभरण कंटेनर के लिए प्रस्तावित प्रभार पुनःनौभरण कार्यकलाप करने में शामिल वास्तविक लागत से कम है। यहां तक कि यद्यपि, पुनःनौभरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा दर के संदर्भ में अधिक पाई जाती है, फिर भी सामान्य 20 फुट के कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों के साथ प्रशुल्क विभेदक समान प्रचालनों के लिए अन्य निजी प्रचालनों में बनाए रखे गए ऐसे विभेदक की सीमा के भीतर है। इसे देखते हुए, प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया जाता है।

(xxvii) शट-आऊट कंटेनर के लिए प्रभार में भरे हुए कंटेनर के मामले में 132% द्वारा और खाली कंटेनर के मामले में 106% द्वारा वृद्धि किया जाना प्रस्तावित है। वीसीटीपीएल ने वर्णन किया है कि शट-आऊट कंटेनर को उस पोत, जिसपर उसका अंततः लदान किया जाना है, के लिए नामित स्टेकिंग यार्ड से अंतरित किया जाना होता है। इसने औचित्य दिया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क में अंतरण प्रभार अर्थात् उठाने और ढुलाई तथा एक बार उतारने के लिए प्रभार पर विचार किया गया है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, मौजूदा ढुलाई प्रभार तथा लदान और उतारने के प्रभारों की वीसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित मिश्रित बॉक्स दर में काल्पनिक रूप से और रोके गए कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों की तुलना में 16.7% की वृद्धि की जाती है। परिणाम कमावेश इसी प्रचालन के लिए अन्य निजी टर्मिनलों में मौजूदा स्थिति के तुलनीय है। इसे ध्यान में रखते हुए, शट-आऊट कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया जाता है।

(xxviii) वीसीटीपीएल ने यात्रा-पूर्व निरीक्षण (पीटीआई) और रीफर चालन परीक्षण के लिए विद्युत आपूर्ति के प्रभारों सहित इन दो सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते हुए मौजूदा दरों के मान की तुलना में विद्युत आपूर्ति के लिए प्रभारों को छोड़कर प्रभार प्रस्तावित किया है। चूंकि, किसी भी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित प्रशुल्क ढांचे पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण इसे अनुमोदित करने के लिए इच्छुक है। प्रसंगवश दोनों सेवाएं वैकल्पिक हैं और प्रयोक्ताओं द्वारा केवल विशिष्ट अनुरोध पर प्रदान की जाती हैं। रीफर कंटेनर के लिए विद्युत प्रभार लगाने की यूनिट 8 घंटे के आधार पर मौजूदा निर्धारण की तुलना में चार घंटे पर प्रस्तावित है। रीफर कंटेनर की लेवी की यूनिट में प्रस्तावित संशोधन प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

वीसीटीपीएल ने विद्युत की आपूर्ति के लिए प्रभार को वर्तमान स्तर से बढ़ाकर 130% करने का प्रस्ताव किया है। विद्युत की खपत प्रस्तावित दर निकालने के लिए 20 फुट के रीफर कंटेनर द्वारा प्रति चार घंटे 40 यूनिट मानी जाती है। यही उल्लेख करना संगत है कि रीफर कंटेनर द्वारा विद्युत की औसत खपत विशाखापट्टणम पत्तन न्यास, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास, मुरुगांव पत्तन

न्यास आदि के मामले में प्रति 8 घंटे की पाली 40 यूनिट से 45 यूनिट की सीमा में मानी गई है। जबकि यह समझने योग्य है कि विद्युत की यूनिट दर स्थान-दर-स्थान भिन्न-भिन्न हो सकती है, फिर भी यह कारण कि समान किस्म की सेवा को क्यों विभिन्न स्थानों पर अलग-अलग विद्युत खपत करनी चाहिए और वह भी वीसीटीपीएल में रीफर कंटेनर द्वारा लगभग दुगुनी दृष्टिगोचर नहीं है। इसलिए, अन्य महापत्तनों में प्राप्त स्थिति के आधार पर वीसीटीपीएल के मामले में अधिकतम खपत की अनुमति देना उचित पाया गया है। तदनुसार, विद्युत की आपूर्ति के लिए प्रशुल्क को 20 फुट के कंटेनर के मामले में प्रति चार घंटे के आधार पर 22.5 यूनिट की औसत विद्युत खपत पर विचार करते हुए संशोधित किया जाता है। प्रति यूनिट दर और उपरिख्य लागत पर वीसीटीपीएल द्वारा यथाङ्गित विचार किया जाता है। 40 फुट के कंटेनर के लिए प्रशुल्क मौजूदा दरों के मान में रखे विभेदक प्रशुल्क के अनुपात में निर्धारित किया जाता है।

(XXIX) निःशुल्क अवधि को आयात से भरे कंटेनर के मामले में मौजूदा 5 दिनों से घटाकर 3 दिन; खाली आयात कंटेनर के लिए मौजूदा 12 दिनों से घटाकर 10 दिन करना प्रस्तावित है और निर्यात से भरे कंटेनर के मामले में मौजूदा 12 दिनों की निःशुल्क अवधि घटाकर 7 दिन किया जाना प्रस्तावित है। प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देश पत्तन/निजी प्रचालकों को निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव करने की नमनीयता देते हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित कमी को स्वीकार किया जाता है।

निःशुल्क अवधि में कमी का प्रस्ताव करने के अतिरिक्त वीसीटीपीएल ने वर्ष 2005-06 के दौरान श्रेणीकृत आधार पर भंडारण प्रभार में 27.5% की वृद्धि और वर्ष 2006-07 के दौरान और 12% की वृद्धि करने का प्रस्ताव भी किया है। इसने स्पष्ट किया है कि यह टर्मिनल में संकुलन से बचने के लिए और एक निवारक के रूप में कार्य करने के लिए है। यह मानना होगा कि वीसीटीपीएल में यार्ड के संकुलन की संभावना उपलब्ध सुविधा और निकट भविष्य में प्रहस्तन किए जाने वाले यातायात पर विचार करते हुए बहुत सीमित है। इसके अतिरिक्त, टर्मिनल के आसपास चार सीएफएस की उपलब्धता से टर्मिनल में कंटेनरों का रूकना दीर्घावधि के लिए नहीं होगा। इसलिए, निःशुल्क अवधि में कमी और भंडारण प्रभारों में वृद्धि से तत्काल प्रयोक्ताओं पर बोझ डालना आवश्यक नहीं पाया जाता है। इसे ध्यान में रखते हुए, भंडारण प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार नहीं की जाती है। तथापि, इसका राजस्व पर कोई पर्याप्त प्रभाव नहीं होगा, क्योंकि वीसीटीपीएल द्वारा भंडारण प्रभारों से अनुमानित कुल वार्षिक आय लगभग 5 लाख रुपए है, जो कुल आय के 1% से कम है।

(XXX) (क) प्रत्यक्ष लदान, सील लगाने, खतरनाक स्टिकर लगाने/हटाने के लिए प्रभार 100% बढ़ाया जाना प्रस्तावित है। विविध सेवाओं के अधीन कुछ प्रशुल्क मर्दें मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्रस्तावित हैं। ये विविध सेवाएं हैं और अधिकांशतः ग्राहक के अनुरोध पर प्रदान की जाती हैं। इसलिए, इन विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है।

(ख) वीसीटीपीएल ने प्रति 20 फुट के कंटेनर के लिए 500 रुपए कंटेनर सफाई प्रभार का नया प्रशुल्क प्रारंभ किया है। कंटेनर सफाई प्रभार के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क में जल की आपूर्ति, कंटेनर की सफाई, टर्मिनल से अपशिष्ट कचरे की सफाई की लागत और अतिरिक्त प्रशासनिक लागत भी शामिल है। चूंकि, यह ग्राहक के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली एक वैकल्पिक सेवा है, इसलिए यह प्राधिकारण वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित दर अनुमोदित करता है। सामान्य नैमित्तिक दस्तावेजों के अतिरिक्त टर्मिनल द्वारा अतिरिक्त दस्तावेज जारी करने के लिए प्रभारों, वीआईए रद्द करने के प्रभारों और दस्तावेजों की प्रस्तुति में विलंब के प्रभारों जैसे नए प्रारंभ किए गए अन्य प्रशुल्क मर्दों को, जैसा वीसीटीपीएल द्वारा वर्णन किया गया है, निवारक हैं और इसलिए इन्हें स्वीकार किया जाता है।

- (ग) आगन्तुक प्रवेशपत्र, फोटोग्राफी आदि जैसी अन्य सेवाओं के लिए प्रभार विविध सेवाएं हैं, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित करता है। वाहनों के लिए प्रवेश शुल्क के संबंध में, यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएन) और विशाखा सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसएल) के मामले में अवलोकन किया था कि ऐसा शुल्क विशेषकर सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए संगत टर्मिनल में आने वाले अथवा प्रस्थान करने वाले वाहनों के संबंध में नहीं लगाया जाना चाहिए। इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी कि कंटेनर/कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए वीसीटीपीएल में प्रवेश करने/प्रस्थान करने वाले वाहनों पर वाहन शुल्क लागू नहीं होगा, हाल ही में अन्य निजी प्रचालकों के मामले में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप निर्धारित किया जाता है।
- (xxxii) प्रशुल्क के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार निजी प्रचालकों से टर्मिनल के बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन और वेंचमार्क स्तर से कम कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करने की अपेक्षा होती है। वीसीटीपीएल ने उत्पादकता स्तरों के आधार पर ऐसा प्रस्ताव अग्रेषित करने का आश्वासन दिया है ; तथापि, इस संबंध में अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। वीसीटीपीएल से प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना अगला प्रस्ताव तैयार करते समय प्रचालन में प्राप्त अनुभूति के आधार पर ऐसी स्कीमों को शामिल करने का सुझाव दिया गया है।
- (xxxiii) वीसीटीपीएल ने मिश्रित प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार में श्रेणीबद्ध वृद्धि के लिए हाल ही में किए गए प्रस्ताव के मद्देनजर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए दरों के मान के दो सैटों का प्रस्ताव किया है। चूंकि, अन्य मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क दोनों वर्षों के मामले में समान है, इसलिए प्रत्येक वर्ष के लिए अलग-अलग दरों का मान निर्धारित करना आवश्यक नहीं समझा गया है। एक उपयुक्त टिप्पणी, यह दर्शाते हुए कि 31 मार्च, 2006 के बाद निर्धारित दरों में 14.28% की उर्ध्वगामी वृद्धि की जाएगी, संबंधित अनुसूची में शामिल की गई है।

13.1 इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुबंध-II के रूप में संलग्न वीसीटीपीएल के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है।

13.2 संशोधित दरों का मान और शर्तें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी हो जाएंगी और मौजूदा दरों के मान की वैधता संशोधित दरों के मान के क्रियान्वित होने तक के लिए बढ़ाई जाती है।

13.3 संशोधित दरों का मान वीसीटीपीएल द्वारा किए गए विशेष अनुरोध और केवल इस अवधि तक के लिए लागत विवरण पर इस विश्लेषण हेतु विश्वास किया गया है, के तथ्य के मद्देनजर इसके क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से 31 मार्च, 2007 तक के लिए लागू होगा। इसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः व्यपगत हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर आगे न बढ़ाया जाए।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/TV/143/05-असा.]

अनुबंध-I

विशाला कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड का लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	वास्तविक	मोजूदा प्रशुल्क पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान		संशोधित अनुमान	
		2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07
	धूपट (टीईयू)	17,508	45,517	63,088	80,000	63,000	80,880
	क्षमता उपयोग			63%	80%	63%	80%
I	प्रचालन आय						
	(i) कंटेनर प्रचालनों से आय	316.87	824.00	1,184.82	1,514.20	1184.82	1514.20
	(ii) अन्य आय	36.70	167.36	41.58	55.74	41.58	55.74
	कुल प्रचालन आय (I)	353.57	991.36	1,226.40	1,569.94	1226.40	1569.94
II	प्रचालन लागत						
	(i) वेतन एवं मजदूरी	172.61	231.04	269.26	301.11	261.03	282.77
	(ii) बैंक-अप स्थान के लिए किराया	61.97	74.48	74.48	74.48	74.48	74.48
	(iii) ईंधन एवं विद्युत	80.24	138.32	183.50	236.82	164.30	196.08
	(iv) मरम्मत एवं अनुसूचना	32.86	68.58	227.21	230.21	123.61	123.61
	(v) अन्य प्रचालन व्यय	84.99	119.01	168.74	207.48	150.00	184.93
	(vi) बीमा	65.44	54.09	68.09	68.09	68.09	68.09
	(vii) सैक्युटी	8.75	22.76	22.05	38.40	15.44	19.60
	(viii) विपणन व्यय	74.79	35.75	36.79	47.00	36.79	39.16
	(ix) प्रशासनिक व्यय	237.70	84.29	89.77	95.61	89.72	95.50
	(x) प्रबंध व्यय	106.17	134.58	21.75	21.75	14.14	14.14
	(xi) अप्रकट शुल्क और अप्रतिष्ठित पट्टा प्रीमियम का परिशोधन					12.53	12.53
	कुल प्रचालन लागत (II)	925.53	962.90	1,161.64	1,320.94	1018.13	1110.88
III	मूल्यहास	410.59	646.23	646.23	649.57	617.24	617.24
IV	प्रचालन घाटा	(982.55)	(617.77)	(581.47)	(400.57)	-400.97	-158.18
V	वित्त एवं विविध व्यय						
	(i) दीर्घावधि ऋण पर ब्याज	430.00	713.28	747.52	765.22		
	(ii) बैंक गारंटी प्रसार	8.78	10.13	10.13	10.13		
	उप-जोड़ (V)	438.78	723.41	757.66	775.35		
VI	घाटा	(1,421.33)	(1,341.18)	(1,339.13)	(1,175.93)	-400.97	-158.18
VII	परियोजना अवधि के अंत में प्राप्य राशि को वापस क्रेडिट करना					4.71	5.25
VIII	परियोजना अवधि के अंत में प्राप्य राशि को वापस क्रेडिट करने के बाद घाटा	(1,421.33)	(1,341.18)	-1,339.13	-1,175.93	-396.26	-152.93
IX	नियोजित पूंजी	7,576	5,682	6,239.20	5,762.47	6036.50	5416.64
X	नियोजित पूंजी पर आय	1136.47	852.31	935.88	864.37	905.47	812.58
XI	आय के बाद निवल घाटा	-2119	-1470	-1517	-1265	-1301.73	-965.42
XII	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल घाटा		-135.29%	-123.72%	-88.57%	-106.14%	-61.49%
XIII	प्रचालन आय के % के रूप में दो वर्षों 2005-06 और 2006-07 के लिए औसत निवल घाटा			-102%		-83.82%	

अनुबंध-IIविशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेडदरों का मानपरिभाषाएं एवं शर्तें

इस दरों के मान में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को समय-समय पर देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है।

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) “कंटेनर” का अभिप्राय: किसी भी माल वाले कंटेनर से है, जो सभी संगत लागू आईएसओ मानकों का पालन कर रहा हो। सामान्यतया इसे मध्यवर्ती पुनः लदान के बिना एक या अधिक तरीकों से माल की ढुलाई के लिए डिजाइन किया जाता है, जिसमें पहले से ही प्रहस्तन उपकरण लगे हों और विशिष्ट पहचान संख्या तथा चिह्न दिया गया हो।
- (ii) “प्रतिदिन” का अभिप्राय: प्रति कैलेंडर दिन या उसके भाग से है।
- (iii) “पत्तन” का अभिप्राय: विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) से है, जबकि “टर्मिनल” का अभिप्राय: विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल से है।
- (iv) “वीसीटीपीएल” का अभिप्राय: विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड नामक भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (v) “रीफर” का अभिप्राय: माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ किसी कंटेनर से है, जिसमें प्रशीतन व्यवस्था हो।
- (vi) “पोतांतरण कंटेनर” का अभिप्राय: किसी पोत से उतार कर पोतांतरण लदान और आयात अग्रिम सूची पर घोषित अन्य पोत पर लदान हेतु वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में रखे जाने वाले कंटेनर से है।
- (vii) “तटीय पोत” का अभिप्राय: उस पोत से है, जो कि केवल भारत में स्थित किसी पत्तन या स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (viii) “विदेशगामी पोत” का अभिप्राय: तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है।
- (ix) “खतरनाक कंटेनर” का अभिप्राय: आईएमओ के अंतर्गत खतरनाक वस्तुओं वाले कंटेनर के रूप में वर्गीकृत कंटेनर से है।

- (x) “कंटेनर के आकार से बड़े कार्गो वाला कंटेनर (ओओजी)” का अभिप्राय: ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से बड़े आकार के कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्ट्रिज, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। क्षतिग्रस्त कंटेनरों और लिफ्टिंग के लिए विशेष उपकरण की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओओजी) के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- (xi) “एफसीएल” का अभिप्राय: पूरे कंटेनर भार वाले कंटेनरों से है।
- (xii) “आईसीडी” का अभिप्राय: अंतर्देशीय कंटेनर डिपो से है।
- (xiii) “एलसीएल” का अभिप्राय: पूरे कंटेनर भार से कम भार वाले कंटेनरों (एक से अधिक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाले कंटेनर) से है।
- (xiv) “शट-आउट कंटेनर” का अभिप्राय: ऐसे कंटेनर है, जिसने वीआईएन द्वारा उल्लेख के अनुसार किसी पोत के लिए निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश कर लिया है, लेकिन किसी कारण से पोत से संबद्ध नहीं किया गया है।
- (xv) “टन” का अभिप्राय: 1000 कि.ग्रा. अथवा एक घनमीटर के एक मीट्रिक टन से है।
- (xvi) “वीआईएन” का अभिप्राय: पोत पहचान सूचना संख्या से है।
- (xvii) “आईसीडी कंटेनर” का अभिप्राय: किसी पोत से उतारकर किसी गाड़ी में लदान के प्रयोजनार्थ टर्मिनल के भीतर वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में रखे जाने वाले कंटेनरों से है।

इसके अलावा, “आईसीडी कंटेनर” का अभिप्राय: किसी गाड़ी से उतारकर किसी पोत पर लदान के प्रयोजनार्थ टर्मिनल के भीतर वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में रखे जाने वाले कंटेनरों से भी है।

2. सामान्य

- (i) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरों की वसूली पोत द्वारा तटीय कार्गो का लदान आरंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा की जाएगी।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा उतलाई प्रचालन पूरा करने तक के लिए ही वसूली की जाएंगी, उसके पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की दरें वसूल की जाएंगी।
- (ङ.) महानिदेशक नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता हेतु किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ii) परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किए जाएंगे।

- (iii) (क) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलम्ब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, वीसीटीपीएल विलंब से वापसी अदायगी करने पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी। दंडात्मक ब्याज वीसीटीपीएल और प्रयोक्ता, दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- (ग) वीसीटीपीएल द्वारा वापसी अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत कर दिए जाने की तारीख के 20 दिन बाद, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (घ) प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलम्ब की गणना वीसीटीपीएल द्वारा बिल तैयार करने की तारीख के बाद से 10 दिन पश्चात से की जाएगी। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहाँ महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में निर्धारित के अनुसार भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले करना होता है।
- (iv) खतरनाक कार्गो कंटेनरों/ आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए निर्धारित लागू प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा।
- (v) तटीय कंटेनरों के मामले में मिश्रित बॉक्स दर पर छूट लागू है। सभी तटीय कंटेनरों पर मिश्रित बॉक्स दर सामान्य कंटेनरों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होगी। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के संदर्भ में प्रहस्तन प्रभारों में उसी प्रकार की छूट अनुमत्य होगी।
- (vi) दरों के मान में निर्धारित प्रभारों में सभी लागू कर शामिल नहीं हैं। सभी लागू कर वास्तविक लागत पर वसूल किए जाएंगे।

3. प्रयोज्यता

- (i) निम्नलिखित के मामले में आयात और निर्यात दरें लागू होंगी :-
- (क) जब किसी पोत में कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर उतारा जाता है और अंततः वीसीटीपीएल से बाहर भेजा जाता है ; अथवा
- (ख) जब कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर वीसीटीपीएल यार्ड में प्राप्त होता है और अंततः पोत में लाना दिया जाता है।
- (ii) भरे हुए या खाली कंटेनर पर पोतांतरण कंटेनर दरें लागू होंगी, जब इसे प्रथम जहाज से वीसीटीपीएल के परिसर में उतारा जाता है और जब तक इसे नामित दूसरे जहाज में वीसीटीपीएल द्वारा इसकी मूल स्थिति में पोतांतरित नहीं कर दिया जाता, तब तक यह वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में रहता है।

खण्ड-I

1. कंटेनर प्रचालन

1.1.क आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संयुक्त दर

क्र. सं०	विवरण	(रुपए)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	भरे हुए कंटेनर-आयात/निर्यात	2800	4200	5600
(ख)	खाली कंटेनर-आयात/निर्यात	1960	2940	3920
(ग)	कंटेनर यार्ड से रेल फ्लैट तक दुलाई अथवा विलोमतः और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ			
	- भरे हुए	1250	1875	2500
	- खाली	1150	1725	2300

टिप्पणियाँ :

- उपर्युक्त मद सं० (क) और (ख) के मामले में सेवाओं में क्वे क्रेन प्रहस्तन, बांधना/खोलना, कंटेनर यार्ड और क्वे स्थल के बीच दुलाई कंटेनर, यार्ड में लिफ्ट ऑन या लिफ्ट ऑफ, ट्रैलर पर अथवा से कंटेनर का लदान और उतराई, आकड़ा प्रहस्तन, जांच-पड़ताल और घाट शुल्क शामिल हैं।
- उपर्युक्त मद सं० (ग) के मामले में सेवाओं में कंटेनर यार्ड से रेल स्थल तक दुलाई और रेल फ्लैट पर कंटेनर का लदान अथवा विलोमतः शामिल है।
- उपर्युक्त क्रम संख्या (क) एवं (ख) में निर्धारित दरें 31 मार्च, 2006 तक प्रभावी होगी। तत्पश्चात्, कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए ऊपर क्रम संख्या (क) एवं (ख) में निर्धारित मिश्रित दर में 14.28% की उर्ध्वगामी वृद्धि की जाएगी।
- तटीय कंटेनरों के मामले में (रिआयती प्रशुल्क) लागू प्रशुल्क के 60% से अधिक नहीं, वसूल किया जाएगा।
- लदान किए जाने वाले निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल में पोत की बर्थिंग से 6 घंटे पहले सुपुर्द किए जाएंगे।

ख. छूट

जब किसी कारणवश वीसीटीपीएल उपकरण, उपलब्ध न हो, तब वीसीटीपीएल की पूर्व लिखित अनुमित से अपने स्वयं के प्रबंधों द्वारा विभिन्न प्रचालन करने वाले प्रयोक्ताओं पर निम्नलिखित छूट लागू होंगी :-

क्र. सं०	विवरण	(रुपए)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	यदि जहाज से तट तक अथवा विलोमतः कंटेनर के लदान/उतराई के लिए जहाज के गियरों का प्रयोग किया जाता है	300	450	600

(ख)	यदि टर्मिनल प्रयोक्ता क्वे से कंटेनर यार्ड तक अथवा कंटेनर यार्ड से क्वे तक कंटेनरों की दुलाई के लिए अपने ट्रैक्टर ट्रैलर तैनात करता है	250	375	500
(ग)	यदि टर्मिनल प्रयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक तक और विलोमतः कंटेनर उठाने के लिए अपने स्वयं के उपस्कर तैनात करता है	167	250	334

टिप्पणियां :

1. उपर्युक्त निर्धारित दरें 31 मार्च, 2006 तक प्रभावी होंगी। तत्पश्चात्, कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए ऊपर निर्धारित मिश्रित दर में 14.28% की उर्ध्वगामी वृद्धि की जाएगी।
2. तटीय कंटेनरों के मामले में निर्धारित लागू छूट के 60% की अनुमति होगी।
3. निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तन करके कंटेनरों को शहर वापस ले जाने पर कोई छूट अनुमत्य नहीं होगी।

1.2 पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन

विवरण	(रुपए)		
	20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
भरे हुए और खाली	3780	5670	7560

टिप्पणियां :

- (1) उपर्युक्त प्रभार पोतांतरण के पूर्ण चक्र अर्थात् बांधने/खोलने के प्रभारों सहित प्रथम जहाज से उतराई से लेकर दूसरे जहाज में लदान तक के लिए लागू होते हैं। सेवाओं में क्वे क्रैन द्वारा प्रहस्तन (उतराई एवं लदान), कंटेनर यार्ड और क्वे स्थल के बीच दुलाई, लिफ्ट ऑन और लिफ्ट ऑफ, पोत और यार्ड में नौभरण योजना, आंकड़ा प्रहस्तन, जांच-पड़ताल और घाटशुल्क शामिल हैं।
- (2) तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में रियायती प्रशुल्क निर्धारित दर के 60% पर लागू होगा।
- (3) किसी विदेशी पत्तन से जब कोई कंटेनर बाद में भारतीय पत्तन "ख" पर पोतांतरण हेतु भारतीय पत्तन "क" पर पहुंचता है, तब इसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने की अनुमति-प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक ढोए जाने वाले कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (4) सड़क अथवा रेल द्वारा वीसीटीपीएल से बाहर सुपुर्द किए गए किसी भी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर भारित की जाएगी।
- (5) अनुसूची 1.8 के अनुसार शट-आउट प्रभार लागू होगा :-
 - (i) यदि मूलतः नामित जहाज के बर्thing किए जाने के बाद जहाज बदल दिया जाता है ; अथवा
 - (ii) यदि पूर्ववर्ती जहाज बर्थ में खड़ा हो जाता है और उसके बाद अनुवर्ती जहाज से पूर्ववर्ती जहाज के लिए नार्माकन बदल दिया जाता है।
- (6) जिस पोत पर पोतांतरण कंटेनर लदान किया जाना है, उसकी घोषणा उस पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय पर की जाएगी, जिस पर उक्त पोतांतरण कंटेनर आयात किया जाता है अथवा अन्यथा प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ पोतांतरण कंटेनर को सामान्य कंटेनर माना जाएगा।

284861/05-6

1.3. लिफ्ट ऑन अथवा लिफ्ट ऑफ

क्र.सं 0	विवरण	(रूपये)		
		20 फूट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फूट से अधिक और 40 फूट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फूट से अधिक और 45 फूट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	भरे हुए	500	750	1000
(ख)	खाली	400	600	800

1.4. एक प्रचालन के लिए हैच आवरण प्रहस्तन (खोलने और बंद करने के दोनों कार्य)

क्र.सं 0	विवरण	(रूपये)
(क)	हैच आवरण को क्वे पर उतारे बिना	1260
(ख)	हैच आवरण को क्वे पर उतार कर	2520

टिप्पणी :

- (1) केवल एक कार्यकलाप अर्थात् खोलने अथवा बंद करने का प्रचालन करने पर आधी दर लागू होगी ।
- (2) तटीय कंटेनरों के मामले में (रिआयती प्रशुल्क) लागू प्रशुल्क के 60% से अधिक नहीं, वसूल किया जाएगा ।

1.5. पोत के भीतर कंटेनरों को हटाना (पुनः नौभरण)

क्र.सं 0	विवरण	(रूपये)		
		20 फूट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फूट से अधिक और 40 फूट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फूट से अधिक और 45 फूट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	भरे हुए या खाली कंटेनरों को उतार कर और पुनः पोतलदान द्वारा हटाना	2520	3780	5040
(ख)	भरे हुए या खाली कंटेनरों को उतराई और पुनः पोतलदान के बिना हटाना	1260	1890	2520

टिप्पणी :

- (1) रीफर संबद्ध प्रभार अनुसूची 1.7 के अनुसार लागू होंगे ।
- (2) तटीय कंटेनरों के मामले में (रिआयती प्रशुल्क) लागू प्रशुल्क के 60% से अधिक नहीं, वसूल किया जाएगा ।

1.6. आंतरिक बुलाई

क्र.सं 0	विवरण	(रूपये)		
		20 फूट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फूट से अधिक और 40 फूट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फूट से अधिक और 45 फूट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	भरे हुए और खाली	750	1125	1500

टिप्पणी :

(1) आंतरिक दुलाई प्रभार तब लागू होंगे, जब किसी कंटेनर को ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल के भीतर ट्रेलर द्वारा हटाया जाना आवश्यक होता है।

1.7 रीफर संबद्ध एवं अन्य सामान्य सेवाएं

क्र.सं०	विवरण	(रुपए)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	यात्रा पूर्व निरीक्षण (पीटीआई) (बिजली प्रभारों को छोड़कर)	300	450	600
(ख)	रीफर चालन परीक्षण (बिजली प्रभारों को छोड़कर)	300	450	660
(ग)	प्रत्येक चार घंटे या उसके भाग के लिए बिजली की आपूर्ति हेतु प्रभार (जोड़ने और हटाने, रीफर यार्ड में परीक्षण सहित)	186	279	372

टिप्पणियां :

- (1) सेवाओं में केवल प्लग जोड़ना/हटाना और तापमान का परीक्षण शामिल हैं। रीफर के खराब कार्यचालन के लिए कोई रख-रखाव नहीं किया जाएगा।
- (2) रीफर कंटेनरों का यात्रा पूर्व निरीक्षण (पीटीआई) और चालन परीक्षण वैकल्पिक सेवाएं हैं तथा ये सेवाएं अनुरोध पर ही प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई चालन परीक्षण के दौरान रीफर के परीक्षण और विद्युत आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/चालन परीक्षण में रीफर मशीनरी की कार्यचालन स्थिति की जांच और स्थिति के बारे में ग्राहक को सूचित करना शामिल है।

- (3) ये प्रभार पुनः नौभरण कंटेनरों के लिए भी लागू होंगे।

1.8 शट-आउट कंटेनर के लिए प्रभार

क्र.सं०	विवरण	(रुपए)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(क)	भरा हुआ	1750	2625	3500
(ख)	खाली	1550	2325	3100

टिप्पणियां :

- (i) शट-आउट प्रभार तब लागू होते हैं, जब कोई कंटेनर किसी एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाता है और बाद में किसी अन्य पोत पर लदान किया जाता है।
- (ii) मंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

1.9 अतिरिक्त प्रभार

क्र. सं०	विवरण	(रुपए)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
1	प्रत्यक्ष लदान-भरा हुआ और खाली	875	1313	1750
2	लिफ्ट ऑन, दुलाई, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों को हटाना - भरे हुए - खाली	1750 1550	2625 2325	3500 3100
3	कंटेनर धुलाई-सफाई प्रभार (उच्च दाब जल द्वारा धुलाई)	500	750	1000
4	दस्तावेज का निरस्तीकरण - प्रति ईआईआर	75		
5	एक दस्वाजा खुला रखने का प्रभार (प्रति कंटेनर)	500		
6	सील लगाना/हटाना (प्रति सील)	200		
7	“खतरनाक” की सूचना वाला स्टिकर लगाना/हटाना (प्रति कंटेनर)	200		
8	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क द्वारा निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	400		
9	रीफर कंटेनर को हटाना/जोड़ना (प्रति कंटेनर)	50		
10	खतरनाक कंटेनर संबंधी घोषणा न करना/गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)	3000		
11	प्रति दस्तावेज या रस्सके भाग के दस्तावेज जारी करना (अधिकतम 5 पृष्ठ)	150		
12	वीआईए निरस्तीकरण	1000		
13	कंटेनर सहित/बिना कंटेनर के ट्रेलर का वजन तौलना (प्रति तौलन)	100		
14	निर्धारित समय-सीमा के बाद संबंधित दस्तावेजों की प्रस्तुति में विलम्ब (प्रभार प्रति दस्तावेज)	500		

टिप्पणियाँ :

- (1) प्रत्यक्ष लदान प्रभार तब लागू होता है, जब ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल निर्धारित अंतिम समय के बाद टर्मिनल में सुपुर्द किया गया कोई निर्यात कंटेनर स्वीकार कर लेता है अथवा अंतिम समय से पहले कंटेनर यार्ड में पहले से विद्यमान निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार कर लेता है, लेकिन वे अंतिम समय से

पहले प्रस्तुत निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं हैं। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में लागू सभी प्रभारों के अतिरिक्त है।

- (2) कंटेनर हटाने संबंधी (शिफ्टिंग) प्रभार तब लागू होगा, जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की जाने वाली किसी अन्य सेवा को लेने के लिए शिफ्टिंग सहित किसी प्रयोजनार्थ ग्राहक के अनुरोध पर कोई शिफ्टिंग करने अथवा वास्तव में शिफ्टिंग होने पर पोतलदान स्थिति अथवा कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन होता है। शिफ्टिंग एक समेकित प्रभार है, जो कि लिफ्ट ऑन, दुलाई और लिफ्ट ऑफ के लिए वसूल किया जाता है।

पोतलदान स्थिति में परिवर्तन तब लागू होता है ; जब

- (i) वीसीटीपीएल परिसर में किसी पोतांतरण कंटेनर को आयात कंटेनर में बदल दिया जाता है।
- (ii) वीसीटीपीएल परिसर में आयात कंटेनर का पुनः निर्यात किया जाता है
- (iii) किसी कंटेनर को वीसीटीपीएल परिसर से बाहर सुपुर्द किया जाता है
- (iv) किसी स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को उतराई अथवा विलोमतः होने के बाद आईसीडी कंटेनर में बदल दिया जाता है।
- (v) कोई पोतांतरण कंटेनर, जिसका अंतर्गामी जहाज की बर्थिंग से पहले बहिर्गामी वीआईएएन घोषित नहीं किया गया है।
- (vi) रेल द्वारा लाये जाने वाले कंटेनर जिसका टर्मिनल में रेल स्थल पर गाड़ी के आगमन से 6 घंटे पहले बहिर्गामी वीआईएएन घोषित न किया गया हो।

कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन प्रत्येक बार तब लागू होता है, जब किसी आयात अथवा निर्यात कंटेनर का विवरण अर्थात् उसका पीओडी, आकार, स्तर या भार की स्थिति (+/-2 टन तक घटबढ़) में वीसीटीपीएल द्वारा जांच-पड़ताल के बाद परिवर्तन हो जाता है।

- (3) कंटेनर सफाई प्रभार ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और संबंधित प्रभार तब लागू होता है, जब कंटेनरों की पानी से सफाई की जाती है।
- (4) ईआईआर के लिए निरस्तीकरण प्रभार तब लागू होता है, जब ग्राहक के अनुरोध पर ईआईआर निरस्त कर दिया जाता है।
- (5) “एक दरवाजा खुला रखने के लिए प्रभार” कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है, जिसमें केवल एक दरवाजा खुला (अर्थात् ब्याज के लिए) रखा जाता है और जब दरवाजा खोलने और बंद करने का कार्य टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6) सील लगाना/हटाना

उचित बॉटल सील के बिना रेल/सड़क/समुद्री मार्ग से टर्मिनल पर आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर उसके प्रवेश की अनुमति से पहले, बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल कर्मचारियों को यह कार्य शिपिंग लाइंस की पूर्वानुमति प्राप्त किए बिना करने की छूट होगी। जिन कंटेनरों पर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, उनकी एक सूची शिपिंग लाइंस को भेजी जाएगी।

(7) “खतरनाक” की सूचना वाला स्टिकर लगाना/हटाना

केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले खतरनाक स्टिकर ही खतरनाक कार्गो की दुलाई करने वाले कंटेनर (चार स्टिकर) पर लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-खतरनाक कार्गो ढोने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों ही मामलों में, ग्राहक ने टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यकलाप करने के लिए वीसीटी को लिखित रूप में सूचित करना है।

(8) सीमाशुल्क निरीक्षण

ग्राहक द्वारा लिखित अनुरोध किए जाने पर कंटेनर का केवल किसी नामित स्थल पर निरीक्षण अनुमत्य होगा। कंटेनर के दरवाजे केवल सीमाशुल्क की देख-रेख में ही खोले जा सकते हैं।

(9) कंटेनरों को जोड़ना/हटाना

पोत के नौतल पर/गाड़ी/ट्रक से रीफर कंटेनरों को जोड़ने/हटाने का कार्य ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।

(10) खतरनाक कंटेनर के संबंध में घोषणा न करना/गलत घोषणा करना

ग्राहक को आईएमसीओ नियमावली के अनुसार कार्गो के खतरनाक स्वरूप के बारे में घोषित करना होता है और वीसीटीपीएल को संबंधित खतरनाक कार्गो के ब्यौरे प्रस्तुत करने होते हैं। यह प्रभार खतरनाक स्वरूप के संबंध में घोषणा न करने/गलत घोषणा करने और आईएमसीओ श्रेणी, यूएन संख्या, ईपीएस, एमएफएजी, सही तकनीकी नाम और आपातकालीन स्थिति में व्यक्ति से संपर्क का विवरण सहित खतरनाक स्वरूप के पूर्ण विवरण प्रस्तुत न करने के लिए हैं।

तथापि, घोषणा न करने अथवा गलत घोषणा करने के कारण उत्पन्न परिस्थितियों के लिए लागू देयताएं और लागतें ग्राहक के खाते में डाली जाएंगी।

(11) दस्तावेज जारी करना

यह प्रभार शिपिंग लाइंस को सामान्य नेमी टर्मिनल रिपोर्टों/पोत रिपोर्ट। यार्ड रिपोर्ट(रीफर रिपोर्ट इत्यादि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी अतिरिक्त दस्तावेजों से संबंधित हैं।

(12) वीआईए का निरस्तीकरण

वीआईए का निरस्तीकरण तब लागू होता है, जब वीसीटीपीएल द्वारा आवंटित वीआईएएन किन्ही कारणों से पोत प्रचालक के अनुरोध पर बाद में निरस्त कर दिया जाता है।

(13) कंटेनर/कार्गो के सहित अथवा उसके बिना ट्रेलर का भार तौलन

ट्रेलर/ट्रक के भार तौलन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और प्रयोक्ता के अनुरोध पर यह सेवा प्रदान की जाएगी। इस प्रभार में भार के उल्लेख सहित अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।

(14) संबंधित दस्तावेजों की प्रस्तुति में विलम्ब

संबंधित दस्तावेजों में आयात और निर्यात अग्रिम सूची, खतरनाक कार्गो संबंधी उल्लेख, पुनः नौभरण, आयात खाड़ी योजना और सुचारु प्रचालन हेतु यथा समय अपेक्षित और घोषित कोई भी अन्य दस्तावेज शामिल हैं। दस्तावेज प्रस्तुत करने की समय-सीमा वीसीटीपीएल द्वारा अग्रिम तौर पर अधिसूचित की जाएगी और तत्संबंधी कोई भी अधिसूचना प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से प्रकाशित की जाएगी।

1.10 कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

(क) आयात-भरे हुए कंटेनर

क्र.सं०	विवरण	(रुपए प्रतिदिन)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(i)	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	4 से 15 दिन तक	99	198	297
(iii)	16 से 30 दिन तक	198	396	594
(iv)	30 दिन से अधिक	396	792	1188

(ख) आयात-खाली कंटेनर

क्र.सं०	विवरण	(रुपए प्रतिदिन)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(i)	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	11 से 15 दिन तक	99	198	297
(iii)	16 से 30 दिन तक	198	396	594
(iv)	30 दिन से अधिक	396	792	1188

(ग) निर्यात-भरे हुए कंटेनर

क्र.सं०	विवरण	(रुपए प्रतिदिन)		
		20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(i)	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	8 से 15 दिन तक	99	198	297
(iii)	16 से 30 दिन तक	198	396	594
(iv)	30 दिन से अधिक	396	792	1188

(घ) निर्यात-खाली कंटेनर

क्र.सं०		विवरण	(रुपए प्रतिदिन)		
			20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(i)	प्रथम	7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	8 से	15 दिन तक	99	198	297
(iii)	16 से	30 दिन तक	198	396	594
(iv)	30 दिन से अधिक		396	792	1188

(ङ) आईसीडी कंटेनर -भरे हुए और खाली

क्र.सं०		विवरण	(रुपए प्रतिदिन)		
			20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(i)	प्रथम	15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	16 से	30 दिन तक	99	198	297
(iii)	31 से	45 दिन तक	198	396	594
(iv)	45 दिन से अधिक		396	792	1188

(च) पोतांतरण कंटेनर -भरे हुए और खाली

क्र.सं०		विवरण	(रुपए प्रतिदिन)		
			20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(i)	प्रथम	30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	31 से	45 दिन तक	99	198	297
(iii)	46 से	60 दिन तक	198	396	594
(iv)	60 दिन से अधिक		396	792	1188

(छ) शट-आउट कंटेनर -भरे हुए और खाली

क्र.सं०		विवरण	(रुपए प्रतिदिन)		
			20 फुट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लम्बाई वाले कंटेनर
(i)	1 से	15 दिन	99	198	297
(ii)	16 से	30 दिन तक	198	396	594
(iii)	30 दिन से अधिक		396	792	1188

टिप्पणियां :

- (1) आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क रूकने (भंडारण) की समय अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से आरंभ होगी।
- (2) निःशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिनों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (3) पोतांतरण कंटेनरों, जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर के रूप में परिवर्तित कर दी गई हो, पर संगत आयात कंटेनरों के समान भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे।
- (4) शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक शट-आउट बन जाने के दिन के बाद वाले दिन से परिकलित की जाएगी।
- (5) परित्याग किए गए कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित में सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन वसूल किए जाएंगे :-
 - (i) परेषिती परित्याग का पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेषिती परित्याग संबंधी ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है :
 - (क) शिपिंग लाइन कार्गो के साथ-साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त कर लेगी और इसे वापस ले लेगी अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगी ; और
 - (ख) शिपिंग लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करेगा और दुलाई तथा उतराई की लागत वहन करेगा। उनके निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहने पर नौवहन लाइंस द्वारा कार्गो उतारने के लिए आवश्यक कार्रवाइयां पूरी करने के समय तक कंटेनर पर भंडारण प्रभार लगना जारी रहेगा।
- (iv) जब सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जब्त/कुर्क कर लिया जाता है और 75 दिन की निर्धारित अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, तब शिपिंग लाइंस द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करने के शर्ताधीन सीमाशुल्क के कार्गो को छोड़ने के आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएंगे। अन्यथा, जब्त/कुर्क किए गए कंटेनरों को शिपिंग लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार कंटेनर को हटाए जाने के दिन से लगना बंद हो जाएंगे।

1.11 कूड़ा-कर्कट हटाने के लिए प्रभार

जहाज के नौतल पर एकत्रित कूड़ा-कर्कट हटाने के लिए 2000/-रुपए प्रति ट्रक प्रति फेरा की दर पर समेकित प्रभार देय होगा।

२४५४ ज/०५-७

1.12 स्वच्छ जल आपूर्ति के लिए प्रभार

विदेशगामी पोतों के लिए स्वच्छ जल की आपूर्ति हेतु प्रति 1000 लीटर या उसके भाग के लिए 200/-रुपए वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि न्यूनतम प्रभार 1000/-रुपए होगा।

तटीय पोतों के लिए स्वच्छ जल की आपूर्ति हेतु प्रति 1000 लीटर या उसके भाग के लिए 120/-रुपए वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि न्यूनतम प्रभार 600/-रुपए होगा।

खण्ड-II**2. अन्य सेवाएं****2.1 आगन्तुक प्रवेश पत्र**

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क) प्रति आवेदन	250/-रुपए	100/-रुपए	20/-रुपए

2.2 वाहन प्रवेश पत्र

प्रति प्रवेश	100/-रुपए
--------------	-----------

टिप्पणी :

- (1) कटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए वीसीटीपीएल टर्मिनल में प्रवेश/बहिर्गमन करने वाले वाहनों से वाहन प्रवेश शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

2.3 फोटोग्राफी

(क) फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	10,000/-रुपए प्रतिदिन
(ख) आयात/निर्यात किए गए माल की फोटो लेना	500/-रुपए प्रतिदिन
(ग) चालक दल और अन्य की फोटो लेना	250/-रुपए प्रतिदिन
(घ) वीडियोग्राफी (प्रचालन कार्यकलापों से संबंधित)	3000/-रुपए प्रतिदिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 19th September, 2005

No. TAMP/31/2005-VCTPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for revision of its Scale of Rates (SOR) for its operations at the Visakha Container Terminal in Visakhapatnam Port Trust (VPT) as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/31/2005-VCTPL****Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL)****... Applicant****ORDER****(Passed on this 30th day of August, 2005)**

This case relates to a proposal received from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for revision of Scale of Rates (SOR) for its operations at the Visakha Container Terminal in Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2.1. The Scale of Rates of the VCTPL was last fixed by this Authority vide its Order number TAMP/16/2003-VPT dated 10 September 2003. This Authority had approved the Scale of Rates at 10% less than the (then) rates prevailing at the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) except for two items i.e. quay crane charge and transportation charge. The tariff for these two items was fixed at the (then) existing tariff level at the CCTL. Further, the charges for some of the miscellaneous services offered at the request of the trade were also approved as proposed by the VCTPL.

2.2. Recognising the fact that the initial tariff proposal of the VCTPL was based on projections / estimations and CCTL tariff structure was adopted as a base it was decided to review the tariff with reference to the actual financial and operational data at the end of the validity period of its SOR prescribed till 31 March 2005.

3.1. Accordingly, the VCTPL had initially in March 2005 filed a proposal with a request to continue with the existing tariff for one more year subject to conversion of dollar denominated tariff into rupee terms at the exchange rate prevailing at the time of its initial tariff fixation i.e. US \$ 1 = Rs.48/-. When this proposal was under process following the usual consultation procedure, the VCTPL withdrew the proposal and agreed to file a fresh proposal in line with the revised guidelines for tariff fixation announced in March 2005.

3.2. The initial proposal filed by the VCTPL was, therefore, closed as withdrawn and the validity of the existing SOR was extended for period of 3 months from the date of its expiry on 31 March 2005.

4.1. In this backdrop, the VCTPL filed a fresh proposal for revision of its SOR for a period of 3 years from 1 July 2005 to 30 June 2008.

4.2. The VCTPL has reported that the container traffic has increased gradually from 17508 TEUs during the year 2003-04 (for 9 months operation) to 45517 TEUs in the year 2004-05. This increase is on account of temporary diversion of ICD traffic, due to congestion at JNPT / NSICT. As per the present trend, it expects the traffic to grow in either of the following two ways:

(i). Scenario I – A conservative growth rate

A conservative traffic growth is expected on account of the bullish nature of the charter market for container ships which is likely to continue till mid 2006 and tough competition from the upcoming container terminals on the west coast. In this scenario, traffic is expected at the level of 63,000 TEUs, 80,000 TEUs and 1,05,000 TEUs for the years 2005-06 to 2007-08 respectively.

(ii). Scenario II – An optimistic growth rate

Under this scenario, it expects a better growth rate as the above factors will not have an adverse effect, and also taking into account of the pace of industrialisation in and around Visakhapatnam. In the optimistic scenario, the traffic is projected at 75,000

TEUs, 1,10,000 TEUs and 1,40,000 TEUs for the years 2005-06 to 2007-08 respectively.

In either case, the tariff is proposed at a uniform level. This is because, though additional income is likely to be generated on achieving higher throughput as anticipated in Scenario II, it also envisages additional investment which is inevitable on account of the provisions in Concessional Licence Agreement (CLA) when a throughput level of 100000 TEUs is reached. The VCTPL has requested to consider Scenario - I only for the purpose of scrutiny. It has clarified that Scenario - II is only for the purpose of information.

5.1.

The main points made by the VCTPL in its proposal are summarised below:

(i). Compliance with the Tariff Guidelines:

- (a). In the absence of specific mention of life of equipment in the CLA, the life of the assets based on the Company's Act, 1956 has been considered for computation of depreciation.
- (b). Since its CLA was signed on 11 September 2002 well before the date specified in the revised guidelines (i.e. 29 June 2003), royalty payable to the 2nd lowest bidder M/s. Seaways Shippings has been included as a cost item for tariff revision purpose.
- (c). At the proposed level of tariff, the ROCE is expected to be 5.85 % for the year 2005-06, 14% for the year 2006-07 and 24.94% for the year 2007-08. An average ROCE for the 5 years from its operations during 2003-04 till 2007-08 (considering 'negative' ROCE during the 1st two years) works out to 4.19%. Average ROCE for the 3 years under projection works out to 14.93% as against 15% cap prescribed in the tariff guidelines.
- (d). The capacity of the terminal based on the existing equipment is reported at 100000 TEUs. The capacity utilisation with the minimum projected traffic of 63000 TEUs will be 63% which is more than 60% benchmark prescribed in the tariff guidelines for allowing return linked to capacity utilisation.
- (e). The CLA does not make any specific mention of installing the equipment, till such time the traffic reaches 1 lakh TEUs. The CLA, however, requires to maintain a productivity level of 15 moves per hour and to deploy state of art facilities commensurate with the traffic. It had deployed two numbers of second hand quay gantry cranes, four numbers of Reach Stacker, two used RTG, etc., during the initial years. It was felt that if adequate equipment are not provided, shipping lines would not find it attractive enough to use its terminal and the project would be a non-starter. When 100000 TEUs mark is reached, it proposes to invest Rs.100 lakhs further during the year 2006-07 to construct workshop building and Rs.278 lakhs during the year 2007-08 on IT as per the terms of the CLA. It has, therefore, requested to consider the same for computation of ROCE.
- (f). The management fees payable to its promoters Dubai Ports International (DPI) and United Lines Agency Pvt. Ltd., based on separate management contracts entered with them have been included as a cost. A detailed note arguing 'arms length relationship' has been attached in support of its claim.

(ii). Other Assumptions made in the cost statement:

- (a). Presently there are 86 employees on roll. It plans to recruit additional manpower. The estimation of salaries and wages include cost of recruitment of additional manpower. Salaries are assumed to increase by 10% per annum on account of increments and promotions.

- (b). The rent for backup space allotted by the VPT is estimated at Rs.2.30 per sq. mtr. per fortnight based on the rate proposed by the VPT in its general revision proposal as against Rs.1.811 per sq. mtr. per fortnight payable at the existing level.
 - (c). The fuel cost is escalated by 15% p.a. based on the escalation in the fuel cost observed during last three years.
 - (d). The power cost for Quay Crane, reefer is computed proportionate to the throughput whereas power cost for other facilities is assumed considering it as a semi variable cost. In addition to this, fixed cost of Rs.2.5 lakhs towards maximum demand charges is also considered. Average power consumption is taken at 36 units per TEU for the purpose of estimation of power cost.
 - (e). Annual Repairs and maintenance cost is estimated at 3% on the gross block as against the actual repairs and maintenance cost of around 1% of gross block incurred during the previous two years. It is assumed that the increase in the volume will increase usage of equipment and also recognising that there are second hand equipment, the repair and maintenance cost will increase year after year. Hence higher percentage is considered for purpose of estimation of repairs and maintenance cost.
 - (f). Administrative expenses are assumed at current level plus 10% annual escalation; marketing expense is estimated at an average of 3% of the revenue.
 - (g). Insurance cost estimates include insurance coverage of Rs.14 lakhs towards two old RMQGC under replacement value as per the terms of CLA in addition to the other insurance cover for its assets and third party liability.
 - (h). Most of the other expenses towards operating activities like lashing / unlashng reefer monitoring etc., are outsourced activities and expenditure is projected based on the throughput projections and contractual terms.
 - (g). Debtors are assumed at one month of the revenue projections. Other items of current assets like cash balance, store and spares, inventory are assumed in line with the revised guidelines. Current liabilities are assumed as fifteen days average cash expenses.
- (iii). Major modification in the proposed SOR vis-à-vis existing SOR:

Compliance of revised tariff guidelines:

- (a). Composite box rate inclusive of charges for all services viz. ship to shore transfer, movement between berth and yard, lift on and lift off at yard and also including wharfage is proposed as against the existing itemised rates for quay crane, transportation, wharfage in the existing SOR. Accordingly, the composite rate for 20 ft container is proposed at Rs.4200/- as against Rs.2350/- applicable for these composite service as per the existing SOR. This means increase of 78.7% from the existing tariff level.
- (b). The proposed box rate also includes charges for planning of stowage and lashing / unlashng.
- (c). The revised guidelines allows it to prescribe a concessional tariff for transshipment not exceeding 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. Tariff for handling transshipment container is, however, proposed same as proposed for handling a normal import / export container.

- (d). The unit of charging for power supply and monitoring of reefer container is proposed to be on 4 hourly basis.
- (e). A general condition of allowing 40% concession on all relevant handling charges relating to coastal voyage of the container is proposed in line with the revised guidelines.

Other major modification in the proposed SOR.

- (a). All the existing dollar denominated tariff are proposed in rupee terms for ease of accounting.
- (b). Premium of 100% is proposed in case of handling Out Of Gauge (OOG) container and 300% premium in case of storage charge for such containers.
- (c). Free period for import-laden container has been reduced from 5 days to 3 days, for empty container (import) from 12 days to 10 days and export laden container from 12 days to 7 days.
- (d). The impact of the increase proposed in some of the major tariff items from the existing tariff level (after converting dollar denominated tariff into rupee terms considering the current exchange rate of around Rs.44) is tabulated below:

Sl.No.	Particulars	Proposed increase in % for 20' container	
		Laden	Empty
1.	Composite handling charges (including wharfage)		
	(a). for import / export container	78%	122%
	(b). ICD containers	79%	143%
	(c). Transshipment container	226%	226%
2.	Lift on/ lift off	25%	100%
3.	Hatch cover handling		
	(a). Without landing hatch cover on quay	127%	127%
	(b). with lading hatch over on quay.	82%	82%
4.	Shifting of containers within vessel (Restow)		
	(a). With landing	155%	155%
	(b). Bay to bay	274%	274%
5.	Extra movement (internal transportation)	50%	50%
6.	Charges for supply of electricity to reefer container	130%	-
7.	Shutout containers	132%	106%
8.	Storage charge (apart from reduction in free days proposed)	62%	62%

5.2. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the VCTPL alongwith the cost statements and the proposed SOR were forwarded to the VPT and the concerned user organisations for their comments.

6.1. The comments received from the VPT and VSAA were forwarded to the VCTPL as feed back information / comments.

6.2. The VCTPL in response has furnished its comments on the points made by the VPT and the VSAA.

7.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VCTPL was requested to furnish additional information / clarification on various points. The VCTPL has furnished its response on the queries raised by us. Some of the important queries raised by us and the replies furnished by VCTPL are summarised below:

Sr.No.	Queries raised by us	Reply furnished by VCTPL												
1.	The reasons for projecting the throughput lower than the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) stipulated in the CLA.	<p>The projections are higher than the MGT prescribed in the CLA for all three years. A comparison of the MGT (as calculated for the financial year) and the traffic projections made in the cost statement is tabulated below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>MGT (as per financial year)</th><th>Projections</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td><td>41500</td><td>63000</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>72950</td><td>80000</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>104400</td><td>105000</td></tr> </tbody> </table>	Year	MGT (as per financial year)	Projections	2005-06	41500	63000	2006-07	72950	80000	2007-08	104400	105000
Year	MGT (as per financial year)	Projections												
2005-06	41500	63000												
2006-07	72950	80000												
2007-08	104400	105000												
2.	<p>(i). The reasons for applying scaling down factors while estimating income from transshipment containers.</p> <p>(ii). Revised income estimation duly accounting for the concessional tariff applicable for coastal container in line with the revised tariff guidelines.</p> <p>(iii). The VCTPL has estimated around 2% of import / export containers and 5% of ICD containers to stay at its terminal for 2-3 days after availing the free storage period on account of documentation delay, etc. The income estimation may be modified to include income from levy of storage charge for such containers.</p>	<p>(i). There are two distinct operations in case of transshipment i.e. one at the time of discharging the container from the first carrier and the second at the time of loading the container on to the second carrier. Both these operations would essentially count towards counting the number of TEUs for the purposes of throughput whereas, revenue estimation is only for 50% of the throughput. Another scaling down factor is applied to allow concessional tariff for coastal transshipment container in line with the tariff guidelines. Experience shows that in most cases one voyage is foreign and the other is coastal.</p> <p>(ii). The income estimation does not take into account the concessional tariff applicable for coastal containers since it is negligible. In the year 2003-04, 14,111 foreign containers were handled as against 67 coastal containers i.e. 0.47%, and in the year 2004-05 only 120 coastal containers have been handled against 31805 foreign containers i.e. 0.38%.</p> <p>(iii). Two CFSs (CWC CFS and SRAUAW CFS) already exists and another two (CONCOR and Gateway Ditr parks) are coming up within next few months. This additional infrastructure is likely to reduce the stay of containers. Further, with increase in regular and two way ICD traffic, the frequency of trains available would also increase consequently the evacuation would be faster reducing the stay of an ICD container. Income estimation includes the income from storage charges under the head 'Other income'. It has also furnished the details of average dwell time of various containers for the financial year 2004-05.</p>												
3.	Break up of the cost elements included under the head marketing expenses, administrative expenses, management expenses and other operating expenses. The actual marketing expenses for the year 2004-05 is reported at	<p>(i). It has furnished the breakup of various items of expense. The actual marketing expense for the year 2004-05 is 3.63% of total income. Thus a rate of 3% on the total income is considered as marketing cost for the next three years without considering any inflation. This is well within the actual expense for the year 2004-05 and hence is justified.</p> <p>(ii). In the case of administrative expenses, the annual</p>												

	<p>Rs.36 lakhs as against estimation of Rs.127 lakhs at the time of initial tariff fixation. This reduction is stated to be on account of the decision of the VCTPL to use the office of its group companies as market development centre instead of opening new office. In the light of this decision made by the VCTPL, justify the estimate of marketing expenses for the year 2005-06 at almost double the actuals of the previous year.</p>	<p>escalation of 10% adopted earlier has been revised to 6.5% on the basis of WPI of all commodities.</p> <p>(iii). Management expenses refers to Technical Service payment to DPI and ULA. Since it is fixed in nature, no inflation is considered.</p> <p>(iv). Other operating expenses mostly relate to expenses covered under contracts and are directly related to the throughput achieved.</p>
4.	<p>(i). Reasons for considering annual escalation of 10% for estimation of salary and wages inspite of the specific provision in the revised tariff guidelines to estimate expenditure based on the current movement in the Wholesale Price Index of all commodities.</p> <p>Justification for 40% increase in the estimation of salary and wages for the year 2007-08 over the estimates of previous year.</p> <p>(ii). The estimate of lease rentals should be revised taking into consideration the existing rates of VPT instead of considering it at the level proposed by the VPT in its (initial) general revision proposal which was also withdrawn by the port. Also, furnish detailed computation of this estimation.</p> <p>(iii). The basis of estimating increase in the consumption of power in workshop, operation cabin, highmast, IT, Canteen and pump house, etc., by 25% for the year 2005-06 over the previous year consumption and 50% additional consumption in case of workshop and operation cabin during the year 2006-07 over the previous year.</p> <p>(iv). The detailed working of fuel estimates indicating the physical consumption and per TEU fuel cost.</p>	<p>(i). As per the prevailing market levels, salaries in respect of skilled employees like RMQGC / RTGC/ Reach Stacker operators as well as other supporting staff are high and, therefore, the increment will be more than 10%. It has, however, considered annual increase of 10% only for the years 2005-06.</p> <p>As per CLA, once the terminal reaches 100,000 TEUs mark per annum, 2 Nos. RMQGCs and other back up equipment are to be procured. Before the new equipment are commissioned, it is inevitable to recruit and train the employees well in advance. It is, therefore, planning to recruit as many as 47 new employees in the Engineering and Operations departments during the year 2007-08. In view of this position, salaries for the year 2007-08 are estimated to increase by 40% over previous year.</p> <p>(ii). As suggested, the estimates of lease rental is revised. Lease rent for 1,64,500 sq. mtrs of backup area is estimated @ Rs.18.10 per 100 sq. mt. per fortnight taking into consideration the existing rates of the VPT. This works out to Rs.74,47,738/- per annum. In case of a perceptible increase in the rent in near future, it will approach TAMP for necessary revision in its tariff.</p> <p>(iii). The consumption centers have been identified and wherever the operations are directly related to throughput i.e., RMQGC's and reefer point, estimation have been increased proportionately to increase in the throughput. Power cost at workshop, operation cabin, highmast, IT, Canteen and pump house etc., have been considered as semi-variable / semi-fixed and accordingly estimates have been rationalised to a rate of 25% based on experience in operation. During the year 2006-07, Workshop, Operations cabin (which are connected to a single meter) will have a connected load of 300 KW, as against the current load of 150 KW. These consumption centres are expected to consume 50% more power as compared to 2005-06 in view of the proposed construction of the new workshop building.</p> <p>(iv). The detailed working of fuel estimates has been furnished.</p>

	<p>(v). Furnish a copy of contract or agreements entered by the VCTPL with the contractors for offering various outsourcing services like lashing / unlashing, reefer monitor, internal transportation, etc., to validate the estimates of 'other operating expenses' for the services outsourced.</p> <p>(vi). Substantiate the increase in the estimation of insurance premium by Rs.14 lakhs from the year 2005-06 onwards stated to cover the two old RMQGCs under replacement value with documentary support.</p> <p>(vii). Furnish detailed computation of royalty estimation and a statement indicating the likely loss, if royalty / revenue share payable by the VCTPL to the VPT are not taken into account.</p> <p>(viii). Annual escalation of 10% considered in the estimation of administrative expenses do not comply with the revised tariff guideline and hence may be modified.</p>	<p>(v). The copies of the various contracts with reference to services out sourced have been furnished.</p> <p>(vi). The insurance is due for renewal on 15 June 2005 and the related quotation for this additional premium to cover two old RMQGCs under replacement value has been furnished.</p> <p>(vii). The computation of royalty estimate at the rate quoted by the next lowest bidder is given below. The likely losses if royalty / revenue share payable to VPT are not taken into account has also been indicated.</p> <table><tr><th>Year</th><th>No. of TEU</th><th>Rate per TEU</th><th>Total Amount (Rs.)</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>63,000</td><td>35</td><td>22,05,000</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>80,000</td><td>48</td><td>38,40,000</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>1,05,000</td><td>55</td><td>57,75,000</td></tr></table> <p>(viii). The average inflation as per Wholesale Price Index (WPI) for all commodities is reported at 6.5% for the year 2004-05. Accordingly, administrative expenses, is estimated applying an annual inflation rate of 6.5%.</p>	Year	No. of TEU	Rate per TEU	Total Amount (Rs.)	2005-06	63,000	35	22,05,000	2006-07	80,000	48	38,40,000	2007-08	1,05,000	55	57,75,000
Year	No. of TEU	Rate per TEU	Total Amount (Rs.)															
2005-06	63,000	35	22,05,000															
2006-07	80,000	48	38,40,000															
2007-08	1,05,000	55	57,75,000															
5.	<p>The notes on Annual Accounts 2003-04 states that incidental expenditure during the construction period including upfront fee paid to the VPT amounting to Rs.1126.75 lakhs has been allocated to building, plant and machinery and the preliminary expenses of Rs.1 lakh as on 31 March 2003 has also been written off to the Profit and Loss Account. For the purpose of tariff fixation, preliminary and pre-operative expenses including the upfront fees may be spread over the licence period in line with the principle adopted at all other private operators.</p>	<p>The incidental expenditure during the construction period has been capitalised by allocating the same to the Building and Plant and Machinery as per the Guidance Note on "Incidental Expenditure incurred during the construction period" issued by the Institute of Chartered Accountants of India. The upfront fee of Rs.3.19 crores paid as initial contract fee is different from Premium amount. The upfront fee which is a one time payment has been included in the incidental expenses incurred during the construction period and was capitalised along with the other preoperative expenses. Subsequently, the VCTPL has furnished the gross block and depreciation of Plant and Machinery and Building excluding the component of upfront fees. As the amount of preliminary expenses is very much low at Rs.1 lakh, it has been written off to Profit and Loss Account as recommended by the Statutory Auditors.</p>																
6.	<p>Please confirm whether the depreciation has been computed as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher.</p>	<p>It is confirmed that depreciation has been computed as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms, whichever is higher.</p>																
7.	<p>(i). Forward a copy each of the</p>	<p>(i). Copy of relevant agreements signed with the</p>																

2848/G1/05-8

	<p>agreements signed by the VCTPL for the technical service to be rendered by its promoter.</p> <p>(i). Furnish a certificate from auditors establishing an "Arms-Length Relationship" of the transaction between the VCTPL and its promoters i.e. United Liner Agencies India Pvt. Ltd. (ULA) and Dubai Port International (DPI) as defined under Section 92(A) of the Income Tax Act to justify inclusion of Technical Service Fee as cost for tariff revision purpose in line with the revised tariff guidelines.</p>	<p>promoters for the technical service to be rendered by them has been forwarded. During the year 2003-04, the management fee was paid to M/s. ULA, however, due to insufficient funds, the payment to DPI for the years 2003-04 and 2004-05 and to ULA for the year 2004-05 were not paid. As per the Agreements, the payment has, however, to be made whenever sufficient cash flows are available.</p> <p>(ii). The requisite certificate from the Chartered Accountant establishing 'arms length relationship, of the said transactions as per the IT Act u/s 92 (C) has been furnished. The Chartered Accountant has certified that the fees payable to DPI and VLA for the services provided under the respective agreements has been determined having regard to 'arm's length price' computed as per provisions of Section 92 (C) of Income Tax Act, 1961.</p>
8.	<p>(i). Confirmation whether the proposed additions to the gross block to the extent of Rs.100 lakhs and Rs.278 lakhs during the years 2006-07 and 2007-08 are in accordance with the terms of the CLA.</p> <p>(ii). This Authority in its earlier Order has observed that the investment proposed to be made by the VCTPL at the time of initial tariff fixation was in excess of the level envisaged in the CLA and hence it had categorically mentioned that only if volume builds up to justify the capacity created, investments made in the excess of limits prescribed in the CLA will be allowed return. As stated earlier, the actual traffic handled for the last two years and the projections for the next three years is less than the minimum guaranteed throughput and also lower than the present capacity of 1 lakh TEUs. In the light of this position, justify the additions of Rs.259 lakhs to the gross block during the year 2004-05 and proposed addition during the year 2006-07 and 2007-08 for the purpose of claiming return on this investment.</p> <p>(iii). Indicate the increase in the capacity of the terminal with the proposed addition to the gross block during the years</p>	<p>(i). During the year 2006-07 it is proposed to construct a Workshop Building at a cost of Rs.100 lakhs and during the year 2007-08 it intends to acquire software and hardware worth Rs.278 lakhs. All these additions are as per the requirements of operations and in accordance with the terms of the CLA.</p> <p>(ii). The actual throughput and the projections are not less than the MGT fixed in the CLA as explained at point 1 above. As per CLA, it has to go for additional investment in the equipment when it crosses 100000 TEUS. The CLA does not stop it from additional investment in other areas of operations. No equipment was acquired during the year 2004-05, except Forklift which was shown as "Work-in-progress" during the year 2003-04. All the additions proposed to the gross block during the year 2004-05 are out of the original project cost and will be capitalised after completion and commissioning.</p> <p>(iii). No increase in the present capacity of 1 Lakh TEUs is envisaged in view of the proposed additions to the gross block. These investments were envisaged in the original project cost itself, but, were deferred to reduce</p>

	<p>2006-07 and 2007-08.</p> <p>(iv). Indicate reduction in the unit operating cost, if any, or any improvement in the operational efficiency on account of the proposed fresh investment.</p> <p>(v). The assets may be classified into business assets; business related assets and social obligation assets as prescribed in the revised tariff guidelines for computation of return on capital employed (ROCE).</p>	<p>the initial financial outlay and hence are being taken up now.</p> <p>(iv). The current software used in the terminal i.e. 'SPARCS' (Synchronous Planning And Real Time Control System) provides a tool for yard and vessel planning using graphical interface. On attaining 80000 TEUs per annum, the system has to be upgraded by adding a companion product estimated at a provisional cost of approximately Rs.278 Lakhs. This will have additional capability of automation in certain activities, which are currently being done manually. Creating a workshop building with modern maintenance equipment will provide clean and hygienic work environment, efficient maintenance support, high degree of automation consequently reducing the maintenance cost and equipment downtime. Adequate store space in the workshop building will ensure good housekeeping and efficient inventory management. All these measures will substantially contribute towards enhancing the level of technical skills required for qualitative maintenance, which will spin off towards operational efficiency as well. However, as far as the reduction in unit operation cost is concerned, it will not be very significant.</p> <p>(v). All the assets considered for computation of ROCE are business assets only.</p>
9.	<p>(i). The estimation of sundry debtors at one month's total revenue is not in line with the revised tariff guidelines. Since all the charges are collected in advance by the major ports and private operators except for the two items for which the norms are prescribed in the revised guidelines and also recognising that a specific provision is also proposed to be included in the SOR for collection of payment in advance, justify the estimates of sundry debtors at one month's revenue.</p> <p>(ii). Please furnish the closing balance of the capital stores as on 31 March 2005, purchases proposed and the average consumption during each of the years.</p>	<p>(i). The Sundry Debtors relates to outstanding terminal handling charges. VCTPL is a new terminal and the performance in the last two years is below the expectations. In this scenario, though it is insisting for payments in advance, some of the major customers are paying with delay which cannot be avoided keeping in view the present volume of business. Thus, one month of total revenue is considered as sundry debtors.</p> <p>(ii). There was no balance of capital stores as at 31 March 2005 and hence it is inevitable for the Company to procure necessary capital stores and the same is provided for in the accounts. The average consumption is estimated at Rs.118 lakhs p.a. during the three years.</p>
10.	The CLA stipulates that on expiry of the licence period, the licensor shall be liable to pay terminal value to the licensee	As per the CLA, the company has to invest further at different phases of volumes achieved. The exact details and cost of investment cannot be estimated at this juncture. Hence, the estimation of the terminal

	based on an estimation of the fair value of the assets by an independent engineer. In this regard, furnish an estimate of the terminal value of the container terminal at the end of the license in order to annualise the impact of the same over the entire period of the project at the prevailing PLR/cost of the debt.	value of the Container Terminal after 30 years, in the absence of exact and precise particulars of investments, is not possible. As per CLA, a Registered Valuer will decide the terminal value.																								
11.	Justify proposal to levy 100% premium over the charges proposed for handling normal container and a premium of 300% over the applicable storage charges in case of Out of Gauge Container with reference to the cost of additional services required to be provided.	<p>The Out of Gauge (OOG) containers are handled inside the terminal by attaching special handling gears as these cannot be handled in the normal way. This process also requires additional manpower and additional time equivalent to the time required for handling at least 6 normal containers. Considering these additional activities involved, the premium of 100% on handling charges is considered reasonable and justified.</p> <p>The OOG containers are either over width or over height or both, whereby they occupy the adjacent slots which under normal circumstances can be used for stacking of in-gauge containers. The loss of stacking slots will be between 2 to 14 containers. Considering this loss of stacking slots, a premium of 300% over the applicable storage charge is reasonable and justified.</p>																								
12.	Separate tariff may be prescribed for coastal vessels / coastal containers including composite box rate for coastal containers at a concessional level not exceeding 60% of the tariff proposed for normal containers related charges instead of general note under various sections in this regard.	Since the TAMP Order regarding the concessional tariff for Coastal Containers / vessels is only valid for two years i.e. upto 31 st January 2007, whereas the proposed SOR as per the revised guidelines from TAMP is likely to be valid for three years i.e. upto June 2008, it is appropriate to retain this item (about concession rate) as a note instead of prescribing separate tariff in the SOR.																								
13.	Furnish itemised breakup of composite box rate proposed.	<p>The break-up of proposed composite box rate has been furnished as tabulated below:</p> <p>A. <u>Import / Export Container:</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Item</th><th>20' Empty</th><th>20' Laden</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Quay Crane charges</td><td>1316</td><td>1516</td></tr> <tr> <td>Wharfage on Container</td><td>74</td><td>74</td></tr> <tr> <td>Wharfage on cargo</td><td>-</td><td>860</td></tr> <tr> <td>Transportation from Ship to CY or vice versa</td><td>750</td><td>750</td></tr> <tr> <td>Lift On / Off in the CY</td><td>400</td><td>500</td></tr> <tr> <td>Lift On / Off from/ to the trailer</td><td>400</td><td>500</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>2940</td><td>4200</td></tr> </tbody> </table>	Item	20' Empty	20' Laden	Quay Crane charges	1316	1516	Wharfage on Container	74	74	Wharfage on cargo	-	860	Transportation from Ship to CY or vice versa	750	750	Lift On / Off in the CY	400	500	Lift On / Off from/ to the trailer	400	500	Total	2940	4200
Item	20' Empty	20' Laden																								
Quay Crane charges	1316	1516																								
Wharfage on Container	74	74																								
Wharfage on cargo	-	860																								
Transportation from Ship to CY or vice versa	750	750																								
Lift On / Off in the CY	400	500																								
Lift On / Off from/ to the trailer	400	500																								
Total	2940	4200																								

		<p>B. ICD Container:</p> <table> <tr> <th>Item</th><th>20' Empty</th><th>20' Laden</th></tr> <tr> <td>For normal container</td><td>2940</td><td>4200</td></tr> <tr> <td>Additional cost for ICD</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>(a). Transportation from CY to the rail flat and vice versa</td><td>750</td><td>750</td></tr> <tr> <td>(b). Lift On / Off from / to the rail flat</td><td>400</td><td>500</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>4090</td><td>5450</td></tr> </table>	Item	20' Empty	20' Laden	For normal container	2940	4200	Additional cost for ICD			(a). Transportation from CY to the rail flat and vice versa	750	750	(b). Lift On / Off from / to the rail flat	400	500	Total	4090	5450
Item	20' Empty	20' Laden																		
For normal container	2940	4200																		
Additional cost for ICD																				
(a). Transportation from CY to the rail flat and vice versa	750	750																		
(b). Lift On / Off from / to the rail flat	400	500																		
Total	4090	5450																		
14.	<p>Explain the basis of the rebates proposed in the composite rates when port equipment are not used by the terminal user.</p> <p>(iii). Indicate benchmark levels of productivity and propose incentive for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels. Also, indicate the rationale for proposing such benchmark levels and the incentives / disincentives.</p>	<p>(a). If Ship's Gear is used for loading / unloading instead of quay crane, a rebate of 30-34% over the normal handling charges is proposed. (b). If terminal user deploys his own trailer(s) for transporting containers inside the terminal, a rebate of 50% on the normal transportation charges is proposed. (c). If terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the Yard, a rebate of 50%/ 62% for laden / empty containers on the normal lift on / lift off charges is proposed.</p> <p>It has invested on high cost equipment like RMQCs, RTGCs, Reach stacker, etc., to demonstrate a distinct improvement in productivity and quality of system and if the same are not used, then, there is a loss of opportunity leading to an opportunity cost for VCTPL. In addition, the fixed cost element will continue to remain the same irrespective of whether the equipment is deployed or not. Taking this factors into consideration rebates have been proposed. The percentage of rebate in case quay crane is not deployed is proposed comparatively lower than the rebate offered for other handling equipment because the element of fixed cost in case of quay crane is high (by way of higher investment).</p> <p>(iii) It is bound by the CLA to ensure productivity level of 15 moves per berth hour and this could be considered as the benchmark level of productivity under normal circumstances. The scheme for the incentive / disincentive is being worked out based on productivity levels and shall be presented to TAMP in due course.</p>																		
15.	<p>(i). Explain the reasons for proposing around 228% hike in tariff for transportation of empty ICD container from rail flat to CY and vice versa and lift on lift off as against 60% to 80% hike proposed for other tariff items in the composite service.</p> <p>(ii). Incorporate a suitable rate for a container from foreign port reaching Indian port for subsequent transshipment to</p>	<p>(i). It has not explained any specific reasons for the steep hike proposed, but has only made a comparative statement of existing vis-a-vis the proposed rate for this item.</p> <p>(ii). Since there could be an amendment in the directive from the Ministry in this regard and consequently in the concessional rates, a general note is prescribed about concession applicable for the containers transhipped to</p>																		

	Indian port on coastal voyage.	any Indian Port under coastal voyage.
16.	Explain the rationale for proposing 100% increase in lift on/ lift off of empty containers as against 25% increase proposed for laden container.	The option was to increase the charges for both laden and empty containers by 100% on the basis of 'cost plus' tariff. However, to encourage more laden containers to correct the imbalance in the import / export figures, the increase in the charges of Lift on and Lift off in respect of laden containers was restricted to 25%.
17.	The tariff for handling hatch cover without landing it on the quay and charges for shifting of containers within vessels is proposed to be increased in the range of 127% - 274% as against 60% - 80% increase proposed in handling container charges. Explain the reasons for proposing such differential increase with reference to addition in the cost of service provided.	The handling of hatch cover includes discharge and loading operations by the quay crane. Each operation is equivalent to handling of OOG container vis-à-vis the size of the hatch cover, the time taken and the operating skills required. Handling of hatch cover will be equivalent to handling 4 normal size containers by quay crane and the rates are proposed accordingly.
18.	(i). Explain the basis of the rate proposed for pre-trip inspection and reefer run test. (ii). Justify the proposed increase of 131% in the electricity charges with reference to power cost and other cost of services provided.	(i). Pre Trip Inspection (PTI) / run test is an optional service provided to trade. The rate proposed is towards separate space provided inside the terminal with power supply, payment to be made to the contractors for performing PTI or Run Test, sending reports to the respective lines and other administrative cost involved. (ii). As per the actual figures of 2004-05, the unit cost of reefer electricity works out to Rs.260/- per shift of 4 hours (i.e. 40 unit consumed per four hours X average cost of electricity cost Rs.6.50 per unit) plus monitoring cost Rs.10 and other overheads to the extent of Rs.30/- per reefer container.
19.	(i) As regards shut out container, justify the proposed increase of 132% in case of laden container and 106% in case of empty container with reference to the increase in the cost of service provided and also with reference to the deficit position at the current tariff level. (ii). Explain the reasons for deleting free storage available in case of shut out container as per the existing SOR. Modify the proposed provision to state explicitly the period till when the storage charge will be applicable.	(i). Whenever a container is shut out, it has to be shifted from the stacking yard nominated for the vessel on which it is shut out to the stacking yard nominated for the vessel on which it is to eventually loaded. As such, the shifting charges i.e. charges towards lift on, transportation and one lift off are applicable and the proposed tariff is arrived at accordingly. (ii). Shut out generally takes place on account of non availability of space on the vessel, change in plan, default by shipper, change of vessel schedule, etc. The terminal is very rarely responsible for shut out of a container; however, it is adversely affected. When a container is declared shutout its space gets blocked. The customer must, therefore, either pay for occupying terminal space or arrange to shift the container out of the terminal till it is ready to ship out by another vessel. Viewed from this point, it has proposed to eliminate free storage in case of a shutout container and to levy storage charge immediately after a container is shutout. This is reasonable and justified.
20.	Explain the basis of arriving at the proposed rate for shifting of container within the terminal, container cleaning charges and	The proposed rate for shifting of container includes cost for shifting a container from one stack in the CY to another, lift on, transportation by truck and lift off. Container cleaning charges involves cost for supply of

	charges for other services.	water and providing facilities for cleaning the container in a separate washing pit and clearing the waste debris from the terminal to outside without effecting environment. For other services, additional administrative costs are involved since they are not routine activity. The proposed charges of Rs.500/- for delay in submission of documents is on account of unwarranted delays which involves additional administrative and operational cost. The proposed charges are more of a deterrent nature than actual cost based tariff.
21.	Justification for the proposed increase of 100% in case of direct loading, fixing / removal of seal / hazardous stickers with reference to increase in cost of service provided.	Direct loading charges are applicable for containers arriving late after cut off time of a particular vessel. This involves additional activities shifting, planning and execution. In case of fixing / removal of scale / hazardous stickers additional staff is required for providing this services. In fact the shipping lines are supposed to undertake these activity prior to entry of container inside the terminal. The charges are more of a deterrent nature then on actual cost based tariff.
22.	(i). The reasons for proposing reduction in free period for import laden container from 6 days to 3 days, import empty container from 12 days to 10 days and export laden container from 12 days to 7 days and in addition proposing 62% increase in the storage charges.	(i). Since May 2005, there are three CFSS already in operation in Visakhapatnam and the fourth one is expected to be operational by June 2005. With the increase in container traffic, the increase in stay of containers inside the terminal may lead to congestion inside the terminal. To avoid this and to enable faster clearance of cargo to the consignees through the CFSSs, it is proposed to reduce the free period. The storage charge takes into account the cost involved in the lease rent, yard monitoring and housekeeping required in case of over stay of a particular container. (ii). As suggested, proposed the note no. (1) has been modified to state free dwell time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal as per the revised tariff guidelines.
23.	Justification for the proposed increase of 41% in the charges for supply of fresh water for foreign-going vessel with reference to increase in the procurement cost of water and service provided.	The original site did not have water facility in the terminal. It has installed a municipal water pipeline at a cost of Rs.15 Lakhs (approx.) which provides 15 kiloliters of water per day. This is proposed to be increased to 25 kiloliters per day at a one-time cost of Rs.1.5 lakh. In addition to this, its monthly water bill is in the range of Rs.15000 to 16000/-. The water available is barely sufficient for its needs and therefore any arrangement for supply of water to a vessel must be on a cost-plus basis. Viewed from this perspective, the proposed tariff is considered reasonable and justified. This service is optional and till date, no vessel has availed this service.

7.2. The VCTPL has clarified that the existing tariff were fixed on parameters other than 'cost plus' basis, whereas, the proposed tariff is on 'cost plus' basis, therefore, the proposed charges for various activities do appear to be comparatively much higher than the existing one.

8. The VPT was also requested to furnish additional information / clarification on the some of the points with reference to this proposal. The VPT has furnished the requisite information. Some of the main queries raised by us and reply furnished by the VPT are summarised below:

Sr.No.	Queries raised by us	Reply furnished by VPT
(i).	Please furnish specific comments on reasonableness of traffic projections made by the VCTPL for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 in comparison to the MGT prescribed in the CLA.	The VCT was commissioned on 26 June 2003 as such the first year of operation is to be reckoned as July 2003 to June 2004. The TEUs handled by the operator for the period July 2003 to June 2004 is 17500 TEUs as against 20,000 TEUs stipulated in the CLA and for the period July 2004 to June 2005, the traffic handled by the VCTPL is 48782 TEUs as against 25000 TEUs prescribed in the (LA).
(ii).	Please clarify whether the dispute between the VPT and the VCTPL as regards the lease rentals is settled. If so settlement may be conveyed.	Dispute as regards payment of lease rentals for 1,14,700 sq.mtr. area has been settled but, dispute with reference to 49,800 sq.mtr. of area still continues and the matter referred to arbitrator.
(iii).	Confirm whether the estimation of lease rentals payable by the VCTPL for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 are in line with the lease rent prescribed in the SOR of the VPT and also in accordance with the terms of the CLA.	The lease rental of Rs.74.48 lakhs has been paid by the VCTPL for the year ended on 31 March 2005 as per Scale of Rates of VPT. The estimation of lease rentals payable as per its SOR is Rs.74.48 lakhs for each of the subsequent years 2005-06, 2006-07 and 2007-08.
(iv).	Indicate the royalty amount quoted by the next bidder.	The NPV of royalty and upfront fee quoted by the next bidder M/s. Seaway Shipping Ltd., Secunderabad is Rs.16.22 crores. Subsequently, it has furnished detailed working in this regard for the entire project period.
(v).	Furnish comments on the reasonableness of the investments made by the VCTPL and also confirm whether it is as per the terms of the CLA.	It has no comments to offer on the investments made by the VCTPL in the project. This has to be certified by Company Auditors of the VCTPL.

9.1. A joint hearing in this case was held on 5 July 2005 at the VPT premises. At the joint hearing, the VCTPL, VPT and the concerned users made their submissions. The VCTPL made a slide presentation bringing out the salient features of its proposal. Further, a joint written submission was filed by the Visakhapatnam Steamship Agents Association (VSAA), Container Shipping Lines Association (CSLA), and Vizagapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI).

9.2. At the joint hearing, the VCTPL was advised to initiate action on the following points:

- (i). To furnish all requisite information with reference to the gaps observed in the information furnished earlier.
- (ii). To submit all documents relating to its functioning and accounts filed by it before the Registrar of Companies.
- (iii). To moderate the increase proposed in tariff in view of the demand made by the users. Also, examine the possibilities of proposing tariff increase in a graded manner within the prescribed tariff validity period.

9.3. The VCTPL has responded to the points made at the joint hearing. It has furnished copy each of Annual Return and Annual Reports submitted to Registrar of Companies for the year 2002-03 and 2003-04.

9.4. It has furnished revised cost statement. In the revised cost statement, the management fees has been spread over a period of 30 years. As regards assessment of Terminal Value, the VCTPL has reiterated its earlier submission that it would not be feasible to forecast the terminal value receivable at the end of 30 years at this stage since there are numbers of uncertainties. Life of existing equipment is between 8 to 15 years and, therefore, it will undergo replacement between 15 to 20 years before expiry of the licence period. Equipment procured in year 20 will have residual value of only 5 years at completion of the project period. It is difficult to determine the procurement value of equipment to be acquired after 15 to 20 years and residual value thereto at the end of 30th year at this juncture. The revised cost statement furnished by the VCTPL at the existing tariff level reflects the following:

Years	2005-06	2006-07
Average deficit (Rs. in lakhs)	(-) 1339	(-) 1176
ROCE	(-) 9.32%	(-) 6.95%

9.5. In view of strong objection raised by the users, against steep hike proposed by VCTPL, it has proposed tariff increase in graded manner for the years 2005-06 and 2006-07. The main modification proposed by the VCTPL vis-à-vis its earlier proposed Scale of Rates as summarised below:

- (i). Upward revision proposed in composite box rate proposed to be revised in graded basis year to year.

For 2005-06:

- 16.7% hike proposed in the composite rate for laden container as against 78% proposed earlier. With reference to empty container the hike proposed in composite rate is 47.4% as against 122% proposed earlier.
- Storage charge on containers (Section 1.10) proposed to increase by 27.5% over the prevailing tariff as against 62% proposed earlier.

For 2006-07:

- Composite rate proposed to increase by 14.28% on compounded basis (i.e. over tariff proposed for 2005-06).
- Storage charge proposed to increase by 12% on compounded basis.

- (ii). Tariff for transshipment container proposed to be reduced by 10% from earlier proposed tariff i.e. from Rs.4200 to Rs.3780 for a 20' container for both these years. It has clarified that this reduction is proposed even though its cost does not permit the same.

- (iii). Tariff hike for all other items are as proposed by it in its initial proposal.

9.6. The VCTPL has accordingly furnished separate Scale of Rates for the years 2005-06 and 2006-07 in view of the above modifications and has proposed to consider validity of its Scale of Rates for period of two years only instead of three years prescribed in the revised tariff guidelines.

9.7. Additional revenue generation to the tune of Rs.419 lakhs and Rs.777 lakhs for the year 2005-06 and 2006-07 is estimated on account of the proposed hike in the tariff. ROCE at the proposed tariff level is stated to be (-) 2.81% for the year 2005-06 and 6.12% for the year 2006-07 (average 1.66% for both the years).

9.8. It has clarified that as per its financials it is eligible for revision proposed as per its initial proposal of April 2005, however, keeping in mind the sentiments of the trade a graded increase in composite box rate, storage charge is proposed and transshipment charges proposed earlier is reduced by 10% as a special case. It has hoped to be compensated in the next tariff revision cycle.

10. Since the revised proposal of the VCTPL was in the processing stage and the validity of its SOR was to expire on 30 June 2005, this Authority by its Order on 22 July 2005 extended the

२४४८१/०५-९

validity of its existing SOR for a further period of three months from 1 July 2005 to 30 September 2005 or till notification of the final Order whichever is earlier.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the Visakha Container Terminal operated by the Visakha Container Terminal Private Limited was fixed by this Authority vide its Order dated 10 September 2003. Since that was the initial tariff fixation of the VCTPL, validated cost position was not fully available. Low traffic volumes coupled with ahead-of-schedule investments made by the operator constrained this Authority from applying the usual cost plus model in this case. Recognising the fact that VCTPL will compete with the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) for traffic, the initial tariff was benchmarked against the (then) existing Scale of Rates of the CCTL and was fixed 10% less thereof except for two items i.e. quay crane and transportation charges fixed at par with CCTL tariff.
- (ii). The VCTPL has reported loss of Rs.1421 lakhs and Rs.1341 lakhs during the years 2003-04 and 2004-05 respectively and anticipates further loss of Rs.1339 lakhs and Rs.1176 lakhs during the year 2005-06 and 2006-07 at the existing tariff level after considering interest and depreciation but without taking into consideration the return on its investment. It is noteworthy that the initial tariff was allowed knowing fully well that it would not adequately cover the admissible cost and permissible return, as it was found not justifiable to pass on the capital cost and other fixed expenses relating to the investments made, which was substantially higher than the levels warranted by the CLA, on the under-utilised capacity. As this analysis progresses further, it can be seen that the position is not very different even now. In view of the peculiar situation of high investment and low volumes, the operator cannot reasonably seek compensation for past losses suffered in the immediately succeeding tariff cycle. The objective should be to achieve better utilisation of the capacity created and for this purpose, tariff should act as an incentive to induce growth. A tariff structure fully loaded with all cost and maximum return, given the present and anticipated volumes in future, may not perhaps lead the terminal in this direction. The VCTPL has subsequently realised this position and revised its initial proposal so as to balance its financial compulsion of reducing the revenue deficit and the immediate necessity of building up volumes.
- (iii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. The VCTPL in its revised proposal has, however, furnished projections for two years only and requested this Authority to approve the proposed tariff for two years. The intention is to seek gradual increase in tariff and to undertake a comprehensive review at the end of two year period. In view of the deficit position estimated by the VCTPL even at the proposed level of tariff, this Authority accepts the request of the VCTPL for two year validity period. This will also enable this Authority to review its cost position based on actuals available at the end of validity period of two years. The analysis is, therefore, restricted for the period of two years i.e. 2005-06 and 2006-07.
- (iv). The actual traffic handled by the VCTPL for the year 2003-04 is reported at 17508 TEUs (for nine month's of operation) and 45517 TEUs for the year 2004-05. The VCTPL has clarified that substantial increase in the throughput handled during the year 2004-05 is mainly due to congestion at the JNPT and NSICT leading to diversion of ICD containers to its terminal, which was a temporary phenomena and may not continue. Accordingly, throughput for the years 2005-06 and 2006-07

are projected at 63000 TEUs and 80000 TEUs respectively considering a conservative growth rate. As against current general trend growth in container traffic, the VCTPL has projected a growth rate of 38% and 27% in its container traffic for the years 2005-06 and 2006-07 respectively even under conservative scenario. The traffic projections made by VCTPL are relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the terminal operator due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

Traffic projections under optimistic scenario have been furnished only for information and hence not considered for the purpose of this analysis, as requested by the VCTPL.

- (v). The income from storage charge has been estimated assuming 2% of import / export container will stay at the terminal for 2 days after availing the free storage period and 5% of ICD container will stay at the terminal for average period of 3 days after availing free period of 15 days. From the historical data furnished by the VCTPL, it has been noticed that 11% of import / export containers have stayed at the terminal for 3 to 6 days after availing the free storage period. Like-wise, 10% of the ICD traffic has stayed at the terminal for 12 days after availing free storage period. The VCTPL expects that with increased availability of off-dock CFS facilities in and around the terminal, dwell time of containers inside the terminal will reduce. Improvement in the frequency of trains, evacuation of containers moving by rail is also expected to be faster which is also likely to contribute towards reduction in the dwell time of containers. These projects will need time to stabilise and even then, there may not be a drastic reduction in average dwell time of containers in comparison to the past actuals at least in the two years time horizon under consideration.

As regards income estimation from transshipment container, it has clarified that in most cases one leg of voyage is foreign and the other is coastal and accordingly, the income estimation is done considering the concessional tariff applicable for coastal containers in line with the revised tariff guidelines.

In respect of other tariff items, the ratio of coastal containers to foreign-going containers in the past two years is reported negligible at around 0.38% to 0.47% and hence the concessional tariff applicable to coastal containers has not been considered in the income estimation.

For the purpose of this analysis, the operating income as estimated by the VCTPL is considered. At the time of next review, if it is found that the actual storage income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be set off against future tariff revision in line with the revised tariff guidelines.

- (vi). The VCTPL has projected recruitment of additional four employees which will have a financial impact of Rs.15.12 lakhs during the year 2005-06 and three additional employees with an additional cost of Rs.4.92 lakhs for the year 2006-07. These additions being marginal are allowed as proposed.

The salaries and wages for the year 2005-06 and 2006-07 are estimated to escalate by 10% over the previous year's figure in addition to the cost of additional manpower proposed to be recruited. Generally, the escalation factor equivalent to the inflation level is considered by this Authority for estimation of expenditure of the major ports and private operators. Even though inflation seems to be relevant only to the variable component of wages, escalation is allowed on the entire wage cost to take care of the general annual increase in pay levels. The VPT has also pointed out that 5% increase in salaries and wages is the general trend. The revised guidelines for tariff fixation recently notified by this Authority in March 2005 specifically require the expenditure to be projected in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of wholesale price index for all commodities announced by the Government of India which is reported at 6.44% for the financial year 2004-05. Accordingly, the estimation of salaries and wages is modified by

allowing annual escalation of 6.44% for the years 2005-06 and 2006-07 over the respective previous year's figure. The cost of additional manpower is, however, counted as estimated by the VCTPL.

- (vii). The VCTPL pays lease rentals for the lands allotted to it by the VPT. The VCTPL in the revised cost statements has included estimated lease rentals of Rs.74.75 lakhs for each of the years 2005-06 and 2006-07 for 1,64,500 sq. mtr. of back up area at the lease rentals prevailing in the SOR of VPT. The estimation of lease rental agrees with the figures furnished by the VPT and hence are accepted. These estimates are based on the prevailing lease rentals for VPT lands. If the relevant Scale of Rates of VPT is revised upward with any significant financial burden on the lessee, it is open for VCTPL to come up for an ahead-of-schedule review.

- (viii). (a). The fuel cost has been estimated based on the past actuals with adjustment for anticipated volume. In addition, the VCTPL has considered 15% escalation in the fuel cost based on the past trend. In view of the specific provision in the revised tariff guidelines for allowing annual escalation of expenditure, annual escalation in fuel cost is allowed at 6.44% with suitable adjustment for anticipated volumes.

- (b). The unit rate of power is estimated at Rs.4.67 and Rs.4.91 for the year 2005-06 and 2006-07 as against the actual unit rate of Rs.4.45 for the year 2004-05. Annual escalation of 5% has been considered by the VCTPL for estimating the unit rate of the power which is found to be within annual escalation allowed for other items of cost and hence is accepted. Consumption of power by quay gantry crane and equipment for handling reefer container varies with the throughput projections. The power consumption estimations with reference to these equipment are accepted as furnished by the VCTPL. The VCTPL has considered 25% increase in the consumption of power in respect of the workshop, DG house, IT, Security, Canteen, etc., for the year 2005-06 over the previous year's consumption. It is relevant to mention that consumption of power in all these centres are more of fixed in nature and will not generally vary with the throughput. The VCTPL has not furnished any reasonable justification for increase in consumption of power in these centres. Estimated consumption of power in respect of these specific centres are, therefore, maintained at actual consumption level reported for the year 2004-05.

The proposed additional investment for construction of new workshop building during the year 2006-07 has not been considered for the purpose of this analysis for reasons explained in sub-paragraph [xvi (a)]. That being so, the additional power consumption in the workshop and operation cabin estimated on account of the proposed investment is also not considered for the purpose of this analysis.

- (ix). Repairs and maintenance cost is estimated at 3% of gross block of fixed assets (excluding leasehold land premium) for the years 2005-06 and 2006-07 at Rs.227 lakhs and Rs.230 lakhs respectively. The repairs and maintenance cost allowed for other private operators like the NSICT is at 1.15% of the opening block of assets; at CCTL, it was 2% on equipment cost and 1.5 % on the civil works.

At the time of initial tariff fixation of the VCTPL, the repairs and maintenance cost estimated by the VCTPL at Rs.403 lakhs for the year 2004-05 which was found to be very high in comparison to the estimates of other private operators and hence it was moderated based on the percentage of maintenance cost prescribed for the CLA in the absence of any basis for estimating the cost. It is found more appropriate to base the estimates for future on the actuals for 2004-05, which is available now.

Actual repairs and maintenance cost for the year 2004-05 is reported at Rs.69 lakhs which is about 1% of the gross asset value. No major addition is proposed to the equipment during the two years under projections except the proposed construction

of new workshop building in the year 2006-07. The VCTPL has justified that increase in volume will increase usage of equipment and since some of the equipment are second hand, repairs and maintenance cost is estimated at a higher percentage of 3% of the gross block as against actual repairs and maintenance cost of around 1% of the gross block during the previous two years. It is relevant here to note that ageing of the equipment will be gradual and no special circumstance is projected to show that such a happening will be on an accelerated manner within the next two years. Since the value of the assets gradually reduce due to depreciation and maintenance cost increases with age, it is found reasonable to consider a slightly higher percentage of gross block as repair and maintenance cost. The repairs cost for equipment is considered at 2% of the gross block of fixed assets excluding lease hold land premium and upfront fee as considered in the CCTL also recognising the second hand equipment in use at VCTPL. For civil works, it is computed at 1% of the gross block of relevant assets based on the actual position obtained from the VCTPL.

- (x). The insurance cost for the year 2004-05 is reported at Rs.54 lakhs by the VCTPL. For the year 2005-06 and 2006-07, the VCTPL has considered additional insurance premium of Rs.14 Lakhs in order to cover the two old quay gantry cranes at replacement value as per the terms of the CLA and has also furnished a quotation obtained in this regard. It is relevant to mention that in case of other private operators also like CCTL, VSL, SWPL and PSA SICAL the insurance cost has been estimated on historical cost of assets and not on replacement cost. Even the VCTPL has insured equipment and assets on historical value for the years 2004-05 and 2005-06. The CLA in VCTPL case specifically requires insurance cover to be taken at replacement value. It is not explained how the replacement value of the equipment in reference was determined. Nevertheless, the position reported by VCTPL is relied upon for this exercise subject to verification of actuals at the time of the next review. The estimates of insurance premium as furnished by VCTPL are considered in this analysis.

The activities relating to lashing and unlashng operation, reefer monitoring, transportation of container, etc., have been outsourced by the VCTPL and separate agreements have been entered with the contractors in this regard. It is assumed that the competitive price prevailing in the market has been ascertained while outsourcing these services to the contractors and arms length relationship of the transaction is maintained. Based on these assumptions, the expenses estimated for services outsourced are admitted in this analysis. The estimation of other operating expenses relating to security, water charges, etc., are taken with an annual escalation of 6.44% over the previous year's figure since these expenses are generally fixed in nature.

- (xi). The VCTPL has claimed royalty payable to the extent quoted by the second highest bidders M/s. Seaways Shippings as an item of cost and requested to consider the same in line with the revised tariff guidelines.

It is noteworthy that this item was not allowed earlier as a pass through. In fact, the initial tariff fixation order of VCTPL straightaway rejected inclusion of this item as a cost element for tariff computation.

As per the revised guidelines for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. The CLA was signed by the VCTPL on 11 September 2002 and in view of the deficit position reflected in its cost statement, it is required to consider royalty as quoted by the next lowest bidder in line with the revised tariff guidelines.

It is significant to note that assessing the second highest bid value is simpler in a revenue share model as other parameters are frozen. The royalty model, the bid values are more than one and the successful bidder was selected based on the NPV assessment. It is, therefore, not correct to consider only one of the bid values in isolation and allow royalty to the extent quoted by the second highest bidder.

Applying the same principle of allowing second highest bid value of revenue share, the royalty model should recognise only the portion of royalty equivalent to the proportion of NPV relevant to the second highest bid.

The VCTPL has considered royalty per TEU quoted by the next lowest bidder at Rs.35 and Rs.48 over its own throughput projections for arriving at the royalty figure. It has not taken into consideration the minimum guaranteed throughput quoted by the next lowest bidder which was another variable factor in the bid. The VPT on our request has furnished the NPV of the revenue stream quoted by the next bidder (excluding upfront fee which is uniform) at Rs.13.03 crores. This is found to be 51% less than the relevant assessment for the VCTPL's bid. This means, only 51% of the royalty quoted by VCTPL can be admitted for tariff computation purpose, based on the principles set in the revised tariff guidelines. Accordingly, royalty amount payable by the VCTPL for the two years under projection is reduced by 51% and allowed at the level quoted by the next lowest bidder.

- (xii). The marketing cost for the year 2005-06 is accepted as estimated by the VCTPL since it is comparable to the 2004-05 actuals. The VCTPL has, however, estimated this cost at 3% of the total operating income for the year 2006-07 which is a 27% increase over the previous year's estimate. The nature of this expenditure does not allow it to be treated as a variable cost which should vary with income. The estimate of marketing expense for the year 2006-07 is, therefore, modified considering an annual escalation of 6.44% over 2005-06 estimates.

The administrative expense has been estimated by the VCTPL considering 6.5% annual escalation. In order to maintain consistency with other estimations, annual escalation is considered @ 6.44% though the impact of this modification is negligible.

- (xiii). At the time of initial tariff fixation, the VCTPL had furnished an estimate of management expenses of Rs.100 lakhs for each of the years 2003-04 and 2004-05 and stated that it related to the additional marketing expense to be incurred for initial five years for short video films, site creation etc., and was an unavoidable cost for start up of the terminal to achieve the projected throughput. Relying on the explanation furnished by the VCTPL, the estimate of this expense was amortised over the project period on the ground that extensive marketing effort will reap the benefit over longer period of time.

The VCTPL in the current proposal has stated that the management expenses refers to Technical Service payment made by the VCTPL to the Dubai Ports International (DPI) and United Liner Agencies (ULI). The earlier statement made by the VCTPL for inclusion of this item as cost is, therefore found not to be correct since at that point of time, technical service fee payable by the operator to its promoters or associated entity was not allowed as item of cost for tariff fixation by this Authority.

As per the revised guidelines for tariff fixation 'Technical Services Fee' payable by the private terminals to their promoters or to their 'associate entity' can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yardstick of 'arms length relationship' of this transaction is established as defined under Income Tax Act. The VCTPL has furnished the certificate from its Chartered Accountant certifying that the technical service fee payable by the VCTPL to the DPI and ULA has been determined having regard to 'arms length price' computed as per the provisions of section 92 (C) of the Income Tax Act 1961. The VCTPL has expressed its inability to furnish the Assessment Order of the Income Tax Authorities for the past years since the assessment is still pending. The certificate issued by the CA establishing the arms length relationship of the transaction of the management fee payable by the VCTPL to its promoter company is relied upon for allowing this expense as an item of cost for the present exercise subject to verification at the time of next review based on the IT assessment order in this regard. Since the benefit of the technical services is expected to be available for the entire project, the management fee payable by the VCTPL is spread over the remaining period of the project.

As per the agreements, management fees of 1 lakh US dollar and 2 lakh US dollar are payable to United Liner Agencies (ULA) and Dubai Ports International (DPI) respectively each years for period of five years from the date of the agreement. The VCTPL has clarified that major portion of management fee could not be remitted during the past two years on account of insufficient funds. The agreement provides payment of the fee in the subsequent period also as and when sufficient funds are available. Accordingly, in its computation, it has considered the outstanding amount of management fee payable for the previous two years and balance payable for the next three years and amortised the same over the remaining period of the project. It is relevant to mention this expenditure has already been booked as expenditure for the years 2003-04 and 2004-05 as per financial documents furnished by the VCTPL. As mentioned earlier, there is no justification in this case for seeking compensation from future users of its terminal for the revenue gap in the past.

In view of these observations, the management expense payable for the next three years as per the terms of agreement is considered for this tariff revision and amortised over the remaining period of 28 years of the project in line with the treatment considered for the upfront fee. This treatment is allowed subject to the conditions that VCTPL will produce at the time of next review the IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities have allowed this expenditure. If such an evidence is not produced, estimated expenditure allowed now will be set off in the next tariff review.

- (xiv). The VCTPL has stated that depreciation has been computed as per the Companies Act, 1956 or life norms of the assets whichever is higher. This is in line with the revised tariff guidelines. Depreciation rate considered for some of the assets like computer hard ware and software at 33.33% is found to be higher than the depreciation rate considered by other private operators in the range of 20% to 26.5%. It is to be recognised that the Companies Act allows some freedom to the management to decide the rate of depreciation within the broad guidelines prescribed. That being so, for the purpose of this analysis the depreciation rate considered by the VCTPL is taken into account. The actual depreciation charged in the accounts for the years 2005-06 and 2006-07 will be verified at the time of the next review.

The VCTPL has stated that the incidental expenses of Rs.11.26 crores incurred during construction period including upfront fee of Rs.3.19 crores paid to VPT has been capitalised to building and Plant & machinery. Upfront fee cannot be depreciated at the rate applicable for the plant & machinery and building. It has to be amortised over the project period in line with principle followed in case of other private operators. In view of this position, the upfront fee as indicated by the VCTPL has been excluded from the gross block of plant and machinery and building and shown separately. Suitable adjustment has been done in depreciation on account this modification.

Likewise, non-refundable lease hold premium of Rs.56.75 included by the VCTPL as part of the gross block of fixed assets and depreciated accordingly has been shown as a separate entry along with other such relevant payments which require to be spread over the project period.

- (xv). The VCTPL has stated that the preliminary expense being very less at Rs.1 lakh only, the same has already been written off to Profit & Loss Account during the year 2003-04. Since it is a minuscule amount, the treatment given by the VCTPL will not have any significant effect on the tariff and hence it is not modified though this amount needs to be amortised over the project period in line with the principle adopted at all other private operators.

- (xvi). (a). The gross block reported by the VCTPL for the financial year 2004-05 is Rs.76.30 crores which includes lease hold land premium and upfront fees

paid to the VPT. Addition of Rs.1 crore in the gross block has been considered during the year 2006-07 for construction of new workshop. No increase in the present capacity of the terminal of 1 lakh TEUs per annum is anticipated in view of the proposed addition.

As admitted by the VCTPL also, the CLA does not make any specific mention of installing equipment till the traffic level reached 1 lakh TEUs. The CLA requires deployment of RMQGC during the 3rd phase when the throughput level reaches 1 lakh TEUs. As against this position, the VCTPL has already deployed two nos. of 2nd hand quay gantry crane, 4 reach stackers, 2 used RTGs during initial years to achieve productivity of 15 moves per hour as specified in the CLA. It is relevant to mention here that this Authority during the initial tariff fixation had made a categorical observation that investment made in excess of the limits prescribed in the CLA would be allowed return only if the volume builds up to justify the investment. The throughput achieved by the VCTPL during the year 2004-05 and the future projections for next two years is found to be less than the present capacity of 1 lakh TEUs. Further, it does not envisage any additional volume or increase in the present capacity or any significant reduction in per unit cost on account of the proposed investment for new workshop building. There is no reduction in the repair and maintenance cost estimated even after the commissioning of the proposed workshop. On the contrary the expenses under this head is projected to increase steeply. Further, the proposed investment only adds to the power cost. Operational efficiency, expected to be achieved on account of this new workshop building has also not been quantified to justify the proposed addition to the gross block. In view of the above position, it is not found reasonable to consider the proposed addition to the gross block for the purpose of tariff computation. Hence, the proposed additional investment on workshop is excluded from the estimated gross block. The estimate of depreciation has also been adjusted on account of this modification.

- (b). The VCTPL was requested to review the estimation of sundry debtors made at one month of the revenue in view of the fact that tariff are generally collected in advance by major ports and private operators before providing the services. The VCTPL has clarified that some of the major customers are making delayed payments which cannot be avoided in view of the low volume of its business. The estimation of sundry debtor by the VCTPL is not found to be in line with the revised tariff guidelines. If the VCTPL allows credit facility to some of its customers it is an internal arrangement of the operator and this burden cannot be passed on to all the users through tariff. The basis of estimation of cash balance is found to be in line with the revised tariff guidelines. In view of the modifications done in the estimations of operating cost, the estimation of current assets, however, stands modified. Stores and spares consumption has been estimated considering average consumption for six months, which is in line with the revised tariff guidelines. As regards capital stores, the VCTPL has estimated 1 crore each for the years 2005-06 and 2006-07 based on its one year requirement. It has not furnished any documentary support to validate this estimate. In the absence of any documentary support to validate this estimate, the estimation of capital stores consumption of Rs.1 crore during each of the years 2005-06 and 2006-07 are not allowed.

The estimate of current liabilities at 15 days of fuel and power cost, repairs, marketing, administrative cost, etc, is accepted. In view of modification in the estimation of the operating expenses, the estimation of the current liability stands modified.

It is relevant to mention that the computation of return on capital employed is only a theoretical exercise in this case since the cost statement reflects deficit position at operating cost level.

- (c). The capital employed subject to the modification explained in the foregoing paragraph works out to Rs.60.35 crores for the year 2005-06 and Rs.54.15 crores for the year 2006-07.

The revised tariff guidelines for tariff fixation prescribes a pre-tax rate of 15% return on capital employed in case of business assets. The return is linked to the capacity utilisation factor of the terminal and maximum permissible return of 15% is allowed for capacity utilisation of 60% and above. The VCTPL has reported that all its assets are business assets only. The capacity utilisation is at the level of 63% and 80% for the years 2005-06 and 2006-07 at the assessed capacity of 1 lakh TEUs reported by VCTPL and hence the return on capital employed is computed accordingly as per the revised tariff guidelines.

- (xvii). The CLA stipulates that on expiry of the license period, the licensors shall pay for and acquire the whole of the undertaking's assets and liabilities at a price equal to the aggregate of the fair value determined by an independent expert and the termination payment as per the terms of the CLA. The VCTPL has expressed its inability to furnish the terminal value receivable at the end of the 30th year, in view of various uncertainties involved. In the absence of any detailed figure, the depreciated book value of container handling equipment at the end of the project period as indicated by the VCTPL at the time of initial tariff fixation is annualised over the remaining period of the project discounted at the prevailing cost of debt.
- (xviii). Subject to the discussion above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The result disclosed by this statement is summarised as shown in the table given herein under:

Surplus (+) / deficit (-) 2005-06		Surplus (+) / deficit (-) 2006-07		Average Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income
(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income	
(-) 1301.73	(-) 106.14%	(-) 965.42	(-) 61.49%	(-) 83.82%

It can be seen from the above table that the modified cost statement shows an average deficit of around 83% for the years 2005-06, 2006-07 over the operating income estimated at the prevailing rates.

The VCTPL has explained that 75% of its volume is handled by four big lines for which a separate tariff arrangement exists and hence the proposed increase will not affect them as the SOR will only be a ceiling. Thus, this tariff revision exercise is practically relevant in the context of the balance 25% of the traffic.

Some of the users have compared the tariff with the CCTL and raised strong objection on the increase proposed. It is relevant to mention the tariff of the major ports and private operators is generally fixed based on port-wise / terminal-wise cost plus approach and allowing permissible return on its investment and the revised tariff guidelines also prescribes the same approach. As stated earlier, the initial tariff fixation of the VCTPL was benchmarked against the then prevailing tariff of the CCTL in the absence of availability of validated cost statements. Subsequently, the tariff of CCTL has been revised upwards by 17%.

The tariff in respect of the major component i.e. the composite box rate and also the storage charge is proposed to be increased in a graded basis to smoothen the impact of revision on the trade. The tariff for other items is proposed to increase in the range

of 82% to 274%. The main contributor to revenue is the charges for handling activities which are now proposed to be consolidated under the box rate. This item alone accounts for about 87% of the revenue. Against the deficit position of 83%, the increase sought for this item is relatively lower. The increase sought by VCTPL in composite box rate is 16.7% over the existing tariff for the year 2005-06 (which on account of rounding off works to around 18.8%) and 14.28% increase is proposed for the year 2006-07 over the tariff proposed for 2005-06 in case of laden containers.

The additional revenue proposed to be generated by the tariff revision is Rs.415 lakhs for 2005-06 and Rs.777 lakhs for 2006-07. It is also to be noted the additional revenue for the year 2005-06 will not be available fully as tariff is not going to be revised retrospectively. Further, full realisation of additional revenue also may not be possible in view of the special arrangement reported by VCTPL for 75% of the throughput. In view of the deficit position depicted by the cost statement, there is a case for increasing the tariff at the level proposed by the VCTPL. As observed in the preceding paragraphs, income from storage charges, is found to be under estimated. Further, the traffic projections is based on a conservative growth rate. Most importantly, the volume is yet to be achieved to make full use of the investments made. Considering all these facts, the increase proposed by the VCTPL is allowed subject to the specific modifications discussed in the subsequent paragraph.

The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon for this tariff revision. Variation, if any, will be adjusted in future tariff in the manner prescribed in the revised tariff guidelines.

- (xix). The VCTPL has proposed to modify the existing terminology of Over Dimensional Container (ODC) as Out of Gauge (OOG) container. It has clarified that ODC is used in colloquial parlance whereas the correct term commonly used to describe container of non-standard dimension is OOG container. The proposed modification in the terminology is accepted.

A premium of 100% over the applicable handling charges and a premium of 300% over the applicable storage charges in respect of OOG containers is proposed as against the existing premium of 25% applicable in case of handling charge. The VCTPL has justified that this additional premium of 100% on handling charges is on account of additional manpower to the extent of atleast 6 normal containers, requirement of special gears, etc., for handling such OOG containers. It is relevant to mention that in case of other private operators like PSA SICAL, CCTL and even VCTPL (at the time of initial tariff fixation) a premium of 25% has been prescribed over the applicable handling charges for such over dimensional containers. There is, therefore, no extraordinary circumstance warranting the proposed premium of 100% to 300% in respect of these containers. The proposed provision is, therefore, modified in line with the premium allowed in case of other private terminal operators.

As regards the premium proposed in storage charge, it has clarified that storage of an OOG container will lead to loss of stacking slots of 2 to 14 normal containers and hence the proposed premium of 300% over the applicable storage charges is reasonable. In case of hazardous containers, it has proposed a premium of 25% over the applicable handling charge. It is relevant to mention that in case of other private operators, no premium is explicitly prescribed in case of storage charge. In the absence of any cost details by the VCTPL despite a specific request, it is difficult to assess the reasonableness of the premium proposed by the VCTPL. To start with, this Authority approves premium in storage charges at the same level as prescribed for handling charge in respect of OOG and hazardous containers.

- (xx). The VCTPL has not updated the conditionality relating to payment of penal interest on delayed payment / refund which should be 2% above the prime lending rate of State Bank of India (SBI) as per the revised guidelines for tariff fixation. The proposed provision is modified to prescribe a penal interest rate of 13%.

- (xxi). The VCTPL has proposed to introduce a general note about granting 40% concessional tariff on all handling charges in the some of the relevant schedules instead of prescribing separate concessional tariff for these categories of coastal containers. It has argued that this Authority's Order relating to concessional tariff for coastal vessels / containers is valid only till January 2007 whereas the validity of its proposed SOR is beyond this date and hence it is appropriate to prescribe it as a general note instead of prescribing separate tariff. While this argument partly justifies the proposed provision, the main consideration for accepting the argument of VCTPL is the fact that all tariff items in the SOR are proposed to be in rupee terms only. Since coastal trade is to be charged concessional rates in rupee terms, a simple conditionality in the SOR prescribing the minimum concessions to be given to coastal trade will be sufficient instead of introducing separate schedule of each rates for coastal containers.
- (xxii). One of the major modifications in the proposed SOR is denomination of all the tariff items in rupee terms as against dollar denominated tariff in the existing SOR in respect of handling charge, storage charge, wharfage on containers, etc., Revised tariff guidelines allow an option of denominating composite box rate and container related charges in dollar terms in the case of foreign-going vessels. This provision is to be seen more for dealing with the demand for dollar denomination. As a matter of fact, two major container handling terminals, viz. JNPT and NSICT follow rupee denominated tariff structure right from the beginning. As pointed out by the VCTPL, the dollar denominated tariff are also ultimately converted to rupee terms at the time of billing. There has been no specific objections from any users for denominating tariff in rupee terms except a general remark made by the VPT to examine the matter. Significantly, the VCTPL has pointed out that its proposal in this regard is based on suggestions made by many of its users. The revenue estimates in this case do not take into account fluctuation in foreign exchange rate. The proposal for denomination of all tariff items in rupee terms is accepted.
- (xxiii). The VCTPL has proposed a composite box rate inclusive of handling by ship to shore transfer, movement between berth and yard, lift on / lift off at yard and also wharfage component as against separate tariff prescribed in the existing SOR for various operations. It is noteworthy that the revised tariff guidelines encourage prescription of composite box rate. The revised proposal seek a graded increase in the composite box rate of 16.7% (which on account of rounding off works out to 18.9%) for the year 2005-06 and 14.2% for the year 2006-07 in case of a laden container as against 78% increase sought in its initial proposal. In case of empty container, the revised proposal seeks graded increase in the composite box rate of 47% for the year 2005-06 and 14.2% for the year 2006-07 as against 121% increase sought in its initial proposal. The differential tariff between empty and laden container is comparable to the differential tariff prescribed in the JNPT and the NSICT for such containers. In case of ICD laden containers, the increase proposed in the composite rate in the revised proposal is 33% over the prevailing tariff in the year 2005-06 and 9.88% increase in the year 2006-07 as against 79% proposed in its initial proposal.
- Since the increase proposed in graded manner is lower than the overall level required to bridge the cost deficit, this Authority approves the tariff for handling charges as proposed by VCTPL.
- (xxiv). The handling charges for transhipment container is prescribed at US \$ 17.10 for 20 ft. container in the existing SOR and in addition to this wharfage component is also levied. Consolidated rate for handling a 20' transhipment container works out to Rs.1286 as reported by the VCTPL considering the current exchange rate. As against this, the VCTPL had initially proposed a composite rate of Rs.4200 per TEU which was subsequently reduced by 10% at Rs.3780 per TEU. The increase proposed for transhipment container is around 194% from the present level of tariff. It should be noted that the existing rates for transhipment container adopted based on the (then) prevailing tariff of CCTL is lower than the similar charge for normal

containers (US \$ 17.50) even though transshipment operation involves double handling.

The VCTPL has clarified that in case of a transshipment container in addition to the movements involved for an export container, there is extra activity of loading back into the vessel which entails lift on from the stack, placement on trailer, transportation on trailer, lift on by quay crane and finally lift off on the vessel. Hence the composite box rate for transshipment containers based on the actual movements involved should be double the rate proposed for a 20' laden container whereas the rate proposed by it is only Rs. 3780 per TEU in the recast proposal.

The composite tariff proposed by the VCTPL for handling transshipment container is 1.35 times the charges for handling a normal import / export container. The revised tariff guidelines allow tariff for transshipment containers at the level not exceeding 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. Since the proposed rate complies with the revised guidelines, the proposed charges for handling transshipment is approved.

- (xxv). The tariff for handling hatch cover without landing is proposed to be increased by 127% whereas handling hatch cover with landing on quay is proposed to be increased by 82%. The VSAA and VPT have pointed out that handling of hatch cover forms the natural function of vessel handling; and, hence there is no reason to burden the vessel operator with such an exorbitant hike.

The VCTPL has justified the proposed increase is reasonable recognising the fact that each operation of handling hatch cover by quay crane will be equivalent to handling four normal size containers taking into consideration the additional time taken and the skill involved. In this context, it is relevant to mention that the tariff prescribed for similar operation (without landing on quay) is around 85% of the quay crane charges for handling a 20' loaded container at CCTL and PSASICAL and around 40% of the composite box rate at NSICT and JNPT. In the case of hatch cover landing on quay, the corresponding charges are around 200% of quay cranes charges for normal container handling at CCTL and PSASICAL and around 100% of the composite rate at JNPT and NSICT.

The proposed rates for hatch cover opening without landing is around 45% of the composite box rate and the rate for opening hatch cover with landing is around 90% of the composite rate. The proposed rates compare with the differential maintained at other terminals and hence approved.

- (xxvi). The increase proposed in tariff of restow container is in the range of 155% to 274% from the present tariff level. The VCTPL has explained that restow container involves extra activity of loading back container into the vessel in addition to the usual movements involved for a normal container. The VCTPL has clarified that the charges proposed for restow container is less than the actual cost involved in undertaking the restow activity. Even though the increase proposed in tariff for restow container is found to be higher with reference to the existing rate, the tariff differential with charges proposed for handling a normal 20' container is within the range of such differential maintained at other private operators for the same operations. That being so, the proposed tariff is allowed.

- (xxvii). The charges for shut out container is proposed to increase by 132% in case of laden container and 106% in case of empty container. The VCTPL has explained that a shut out container has to be shifted from the stacking yard nominated for the vessel on which it is shut out to the stacking yard nominated for the vessel on which it is to eventually loaded. It has justified that, the proposed tariff takes into consideration the shifting charges i.e. charges towards lift on, and transportation and one lift off. For the purpose of this analysis, the existing transportation charges and lift on and lift off charges are notionally increased by 16.7% as proposed by the VCTPL in the composite box rate and compared with the charges proposed for shut out containers. The result is more or less comparable to the position obtaining in other private

terminals for the same operations. That being so, the proposed tariff for shut out container is accepted.

- (xxviii). The VCTPL has proposed charges for Pre Trip Inspection (PTI) and Reefer Run test excluding the charges for electricity supply as against the existing SOR prescribing the tariff for these two services inclusive of charges for electricity supply. Since none of the users have raised any objection on the proposed tariff structure, this Authority is inclined to approve the same. Incidentally, both the services are optional and rendered only at specific request by users. The unit of levy of electricity charges for reefer container is proposed on four hourly basis as against existing prescription on 8 hour basis. The proposed modification in unit of levy of reefer container is in line with the revised tariff guidelines and hence is accepted.

The VCTPL has proposed to increase the charges for supply of electricity by 130% from the present level. The power consumption is considered at 40 units per four hour by a 20' reefer container for arriving at the proposed rate. It is relevant to mention that average consumption of power by the reefer container has been considered in the range of 40 units to 45 units per 8 hour shift in case of Visakhapatnam Port Trust, New Mangalore Port Trust, Mormugao Port Trust, etc. While it is understandable that unit rate of electricity can vary from place to place, the reasons why the same type of service should consume electricity differently at different places and that too almost double at the VCTPL by reefer container are not discernable. It is, therefore, found reasonable to allow the maximum consumption in the VCTPL case based on the position obtained at other major ports. Accordingly, the tariff for supply of electricity is modified considering an average power consumption of 22.5 unit per four hour basis in case of a 20' container. The per unit rate and the overhead cost is considered as indicated by the VCTPL. The tariff for a 40' container is prescribed in the ratio of the differential tariff maintained in the existing SOR.

- (xxix). The free period is proposed to be reduced from existing 5 days to 3 days in case of import laden container, from existing 12 days to 10 days for empty import container and in case of export laden container the existing free period of 12 days is proposed to be reduced to 7 days. The revised tariff guidelines already gives the flexibility to the port / private operators to propose free period. That being so, the reduction proposed in the free period is accepted.

In addition to proposing reduction in free period, the VCTPL has also proposed to increase storage charge in a graded basis by 27.5% during the year 2005-06 and another 12% during the year 2006-07. It has clarified that this is to avoid congestion in the terminal and to act as a deterrent. It has to be recognised that the scope of yard congestion in VCTPL is very limited considering the facility available and the traffic to be handled in near future. Further, with the availability of four CFS in and around the terminal, the stay of containers in the terminal may not be for a prolonged period. It is, therefore, found not necessary to burden the users immediately with reduction in free period and increase in storage charges. That being so, the proposed increase in storage charges is not accepted. This will, however, not have any significant impact on the revenue since the total annual income from storage charges estimated by VCTPL is around Rs.5 lakhs which is less than 1% of the total income.

- (xxx). (a). The charges for direct loading, fixing of seal, fixing / removal of hazardous sticker is proposed to be increased by 100%. Some of the tariff items under miscellaneous services are proposed at existing tariff level. These are miscellaneous services and mostly offered at the request of the customer. The tariff proposed for these miscellaneous services are, therefore, approved.

- (b). The VCTPL has introduced a new tariff for container cleaning charges at Rs.500 per 20' container. The proposed tariff for container cleaning charges

is stated to include cost for supply of water, cleaning the container, clearing the waste debris from the terminal and also involve additional administrative cost. Since this is an optional service offered at the request of the customer, this Authority approves the rate as proposed by the VCTPL. The other tariff items newly introduced like charges for issuance of additional documents by the terminal in addition to the normal routine documents, charges for VIA cancellation, and charges for delay in submission of documents is found to be more of a deterrent as stated by the VCTPL and hence accepted.

- (c). The charges for other services like, visitor's entry pass, photography, etc., are miscellaneous services, hence this Authority approves the proposed tariff. As regards entry fee for vehicles, it is relevant to mention that this Authority in case of the South West Port Limited (SWPL) and Visakha Seaport Limited (VSL) had observed that such a fee should not be levied particularly in respect of vehicles arriving or leaving relevant terminal for delivery / dispatch. A suitable note that the vehicle entry fee will not be applicable to vehicles entering / leaving the VCTPL for delivery / dispatch of container / cargo is prescribed in line with the provision prescribed in case of the other private operators recently.

- (xxxi). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. The VCTPL has assured to forward such proposal based on productivity levels, however, no proposal has been received so far in this regard. The VCTPL is advised to incorporate such scheme based on the experience gained in the operation while formulating its next proposal for review of tariff.

- (xxxii). Some of the provisions governing the tariff have been modified to make it more explicit with reference to composite box rate, additional services, etc. This Authority is inclined to approve the proposed modifications. Some of proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

- (xxxiii). The VCTPL has proposed two set of Scale of Rates for the year 2005-06 and 2006-07 in view of its recast proposal for graded increase in composite handling charge and storage charge. Since the tariff proposed for other items are same for both the years, it is not found necessary to prescribe separate Scale of Rates for each of the years. A suitable note stating that rates prescribed will be revised upwards by 14.28% after 31 March 2006 is introduced in the relevant schedules.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the VCTPL attached as Annex-II.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and the validity of the existing Scale of Rates is extended till implementation of the revised Scale of Rates.

13.3. The revised Scale of Rates shall be in force till 31 March 2007 from the effective date of its implementation in view of specific request made by the VCTPL and due to the fact that the cost statement only till this period has been relied upon for this analysis. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/05-Exty.]

ANNEX - I

COST STATEMENT OF VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

(Rs. in Lakhs)

Sr. No	Particulars	Actuals	Actuals	Estimates as furnished by VCTPL at existing tariff		Modified Estimates	
		2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07
	Throughput (in TEUS)	17,508	45,517	63,000	80,000	63,000	80,000
	Capacity Utilisation			63%	80%	63%	80%
I	Operating Income						
	i) Income from containers operations	316.87	824.00	1,184.82	1,514.20	1,184.82	1,514.20
	ii) Other Income	36.70	167.36	41.58	55.74	41.58	55.74
	Total Operating Income (I)	353.57	991.36	1,226.40	1,569.94	1,226.40	1,569.94
II	Operating Cost						
	i) Salaries & Wages	172.61	231.04	269.26	301.11	261.03	282.77
	ii) Rent for back-up-space	61.97	74.48	74.48	74.48	74.48	74.48
	iii) Fuel & Power	80.24	138.32	183.50	236.82	164.30	196.08
	iv) Repairs & Maintenance	32.86	68.58	227.21	230.21	123.61	123.61
	v) Other Operating Expenses	84.99	119.01	168.74	207.48	150.00	184.93
	vi) Insurance	65.44	54.09	68.09	68.09	68.09	68.09
	vii) Royalty	8.75	22.76	22.05	38.40	15.44	19.60
	viii) Marketing Expenses	74.79	35.75	36.79	47.00	36.79	39.16
	ix) Administrative Expenses	237.70	84.29	89.77	95.61	89.72	95.50
	x) Management Expenses	106.17	134.58	21.75	21.75	14.14	14.14
	xi) Amortisation of upfront fee and non-refundable lease hold premium	-	-	-	-	12.53	12.53
	Total Operating Costs (II)	925.53	982.90	1,161.84	1,320.94	1,010.13	1,110.88
III	Depreciation	410.59	646.23	646.23	649.57	617.24	617.24
IV	Operating deficit	(982.55)	(617.77)	(581.47)	(400.57)	-400.97	-158.18
V	Finance & Miscellaneous exp						
	(i) Interest on long term debt	430.00	713.28	747.52	765.22		
	(ii) Bank Guarantee Charges	8.78	10.13	10.13	10.13		
	Sub-total (V)	438.78	723.41	757.66	775.35		
VI	Deficit	(1,421.33)	(1,341.18)	(1,339.13)	(1,175.93)	-400.97	-158.10
VII	Credit back of the amount receivable at the end of the project period	-	-	-	-	4.71	5.25
VIII	Deficit after credit back of amount receivable at the end to the project	(1,421.33)	(1,341.18)	-1339.13	-1175.93	-396.26	-152.93
IX	Capital Employed	7,576	5,682	6,239.20	5,762.47	6,036.50	5,416.64
X	Return on Capital employed	1136.47	852.31	935.88	864.37	908.47	812.50
XI	Net deficit after return	-2119	-1470	-1517	-1268	-1301.73	-965.42
XII	Net deficit as percentage of operating income		-135.29%	-123.72%	-80.57%	-106.14%	-61.49%
XIII	Average net deficit for the two years 2005-06 and 2006-07 as % of operating income			-102%		-83.82%	

ANNEX-II**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED****SCALE OF RATES****DEFINITIONS AND CONDITIONS**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) from time to time for the use of services and facilities provided by Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Container"** means any freight container complying with all relevant prevailing ISO standards. Generally, it is designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes without intermediate reloading; fitted with devices permitting ready handling and with unique identification numbers and markings.
- (ii). **"Per Day"** means per calendar day or part thereof.
- (iii). **"Port"** means the Visakhapatnam Port Trust (VPT) whereas "Terminal" means the Container Terminal, operated by Visakha Container Terminal Private Limited.
- (iv). **"VCTPL"** means Visakha Container Terminal Private Limited, a company incorporated in India its successors and assigns.
- (v). **"Reefer"** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- (vi). **"Transshipment Container"** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on another vessel declared on a transshipment manifest and Import Advance List.
- (vii). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India and / or having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (viii). **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (ix). **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (x). **"Out of Gauge (OOG) Container"** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Container requiring special devices for lifting is also classified as Out of Gauge Container.
- (xi). **"FCL"** means containers said to contain Full Container Load.
- (xii). **"ICD"** means Inland Container Depot.
- (xiii). **"LCL"** means containers said to contain less than full container load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (xiv). **"Shut Out Container"** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- (xv). **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xvi). **"VIAN"** means Vessel Identification Advise Number.
- (xvii). **"ICD Container"** means containers discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of loading on a Train, inside the Terminal.
Also **"ICD Container"** means containers discharged from a Train inside Terminal and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on a vessel.

2. GENERAL

- (i). (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iii). (a). Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the VCTPL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 13%p.a. The penal interest will apply to both the VCTPL and the users equally.
- (c). The delay in refunds by the VCTPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the VCTPL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the MPT Act, 1963.
- (iv). A premium of, 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers / Out of Gauge containers over the applicable handling and storage charges prescribed for respective categories of containers.
- (v). In case of coastal containers concession is applicable on composite box rate. The composite box rate on all coastal containers shall not exceed 60% of the corresponding charges for normal containers. In case of transshipment of coastal containers similar concession in handling charges will be allowed with reference to applicable handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.
- (vi). The charges prescribed in the Scale of Rates are exclusive of all applicable taxes. All applicable taxes will be collected at actuals.

3. APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
 - (a). a loaded or empty container is discharged from a vessel, eventually delivered out of VCTPL; or
 - (b). a loaded or empty container is received at VCTPL yard, eventually is shipped.
- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto VCTPL's premises and remained in the custody of VCTPL until it is transhipped in its original status by VCTPL to a nominated second carrier.

SECTION-I

1. CONTAINER OPERATIONS**1.1. A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:**

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)		
		Container not Exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a).	Laden Containers - Import / Export	2800	4200	5600
(b).	Empty Containers - Import / Export	1960	2940	3920
(c).	Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/Lift off			
	- Loaded	1250	1875	2500
	- Empty	1150	1725	2300

Notes:

- (1). Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, transport between CY and quayside, lift on or off at CY, landing and loading the container from or to the trailer, data handling, processing and wharfage.
- (2). Services in the case of item no. (c) above includes transportation from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.
- (3). The rates prescribed in Sl.No. (a) and (b) above will be applicable till 31 March 2006. Thereafter, the composite rate prescribed in Sl.No. (a) and (b) above will be revised upwards by 14.28% for the respective categories of containers.
- (4). In case of coastal containers, concessional tariff not exceeding 60% of the applicable tariff will be levied.
- (5). Export Containers are to be delivered to VCTPL for loading at least 6 hours before berthing of the vessel.

B. REBATES:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements with the prior written permission of the VCTPL when the VCTPL equipment are not available for some reason.

Sl. No.	Description	(In Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a).	If the ship's gears are used for loading / unloading containers from ship to shore or vice versa	300	450	600

(b).	If the terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay	250	375	500
(c).	If the terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa	167	250	334

Notes:

1. The rebates prescribed above will be applicable till 31 March 2006. Thereafter, the rebates prescribed above, will be revised upwards by 14.28% for respective categories of containers.
2. In case of coastal containers, 60% of the applicable rebates prescribed will be allowed.
3. No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

1.2. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:

Particular	(In Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container Exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Laden & Empty	3780	5670	7560

Notes:

- (1). The above charges apply to the complete cycle of transshipment i.e. discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier, including lashing/unlashing charges. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.
- (2). In case of transshipment of coastal containers, concessional tariff at 60% of the prescribed rate will be applicable.
- (3). Container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (4). Any Transshipment container delivered out of VCTPL by road or rail shall be charged the import/export container rate.
- (5). A shut out charge as per Schedule 1.8 shall apply:
 - (i) if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier, or
 - (ii) if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (6). The vessel on which the transshipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transshipment container is imported or else the transshipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

1.3. LIFT ON OR LIFT OFF:

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a)	Laden	500	750	1000
(b)	Empty	400	600	800

1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)
(a)	Without landing Hatch Cover on the quay	1260
(b)	With landing Hatch Cover on the quay	2520

Note:

- (1). Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.
- (2). In case of coastal containers, concessional tariff not exceeding 60% of the applicable tariff will be levied.

1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (Restows):

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a)	Loaded or empty Container shifted by landing and reshipping	2520	3780	5040
(b)	Loaded or empty Container shifted without landing and reshipping	1260	1890	2520

Note:

- (1). Reefer related charges will be applicable as per Schedule 1.7.
- (2). In case of coastal containers, concessional tariff not exceeding 60% of the applicable tariff will be levied.

1.6. INTERNAL TRANSPORTATION

Sl. No.	Particular	(in Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a)	Laden and Empty	750	1125	1500

Note:

- (1). Internal Transportation Charges apply when a container is required to be moved by a trailer within VCTPL upon customer's request.

1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a)	Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)	300	450	600
(b)	Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)	300	450	600
(c)	Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-	186	279	372

Notes:

- (1) Services include only plugging/unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2) PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI/Run test. The PTI/Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.

- (3) These charges will be applicable for restow reefer containers also

1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

Where an Export container or a Transhipment container is shut out, the following rates shall apply:

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a)	Laden	1750	2625	3500
(b)	Empty	1550	2325	3100

Notes:

- (i). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (ii). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 1.10.

1.9. Additional Charges

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
1	Direct Loading Laden and Empty	875	1313	1750

2	Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation, Lift off - Laden - Empty	1750 1550	2625 2325	3500 3100
3	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	500	750	1000
4	Cancellation of Document - Per EIR		75	
5	One Door Open Charge (Per container)		500	
6	Fixing / Removal of Seal (per seal)		200	
7	Fixing/ removal 'Hazardous Sticker' (per container)		200	
8	Customs inspection within the terminal (per container)		400	
9	Plugging/ Unplugging of Reefer Container (per container)		50	
10	Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container (per container)		3000	
11	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)		150	
12	VIA Cancellation		1000	
13	Weighment of Trailer with or without Containers /Cargo (per weighment)		100	
14	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (charges are per 'document')		500	

Notes:

- (1). **Direct loading charge** applies when, at the request of customers, VCTPL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time or accepts the list of export containers that are already in CY before the cut off time but not included in the export advance list submitted before the cut off. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **'Shifting of container'** charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off.

Change of shipment status applies when:

- (i) A transshipment container in VCTPL premises is changed to an import container;
- (ii) An import container in VCTPL premise is re-exported;
- (iii) An export container is delivered out of VCTPL premise;
- (iv) A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice versa
- (v) A transshipment container whose outbound VIAN is not declared prior to the berthing of the inbound carrier;
- (vi) An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hrs prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

Change of container status applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by VCTPL.

- (3). **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4). **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.

- (5). **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6). **Fixing / Removal of seal**
Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.
Seals shall be removed at the request of the customer.
- (7). **Fixing/ removal of 'Hazardous Sticker'**
Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container (Four Stickers) carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to VCT to undertake the said activity, within the terminal.
- (8). **Customs Inspection**
The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.
- (9). **Plugging/ Unplugging of Containers**
The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.
- (10). **Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container**
The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to VCTPL. The charges are for non declaration / mis-declaration of the hazardous nature and also for not furnishing the full particulars of the hazardous nature including the IMCO class, UN NO, EPS, MFAG, correct technical name, contact details of the person in case of emergency.
However, the liabilities and costs towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall be on the customer's account.
- (11). **Issuance of documents**
The charge is towards Additional documents issued by the Terminal apart from the normal routine Terminal Reports (Vessel reports /yard report/ reefer report etc) forwarded to the line.
- (12). **Cancellation of VIA**
Cancellation of VIA applies when the VIAN allocated by VCTPL is subsequently cancelled on request by Vessel Operator for reasons whatsoever.
- (13). **Weighment of Trailer with or without Containers/Cargo**
The service of weighment of trailers /truck is an optional service and shall be offered on the request of the users. The charge includes issuing of the requisite certificate with the weight indicated on it.
- (14). **Delay in submission of the relevant documents**
The relevant documents include Import and Export Advance Lists, Hazardous Manifests, Restows, Import Bay plans and any other document that may be required and declared in due course for smooth operations. The time limit for submission of documents will be notified in advance by VCTPL and any notification thereto will be carried out in consultation with users.

1.10. CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS

(a) Import - Laden Containers

Sl. No.	Particulars	(In Rs. per day)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	First 3 days	Free	Free	Free
(ii).	from 4 to 15 days	99	198	297
(iii).	from 16 to 30 days	198	396	594
(iv).	Beyond 30 days	396	792	1188

(b) Import - Empty Containers

Sl. No.	Particulars	(In Rs. per day)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	first 10 days	Free	Free	Free
(ii).	from 11 to 15 days	99	198	297
(iii).	from 16 to 30 days	198	396	594
(iv).	Beyond 30 days	396	792	1188

(c) Export - Laden Containers

Sl. No.	Particulars	(In Rs. per day)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	first 7 days	Free	Free	Free
(ii).	from 8 to 15 days	99	198	297
(iii).	from 16 to 30 days	198	396	594
(iv).	Beyond 30 days	396	792	1188

(d) Export - Empty Containers

Sl. No.	Particular	(In Rs. per day)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	first 7 days	Free	Free	Free
(ii).	from 8 to 15 days	99	198	297
(iii).	from 16 to 30 days	198	396	594
(iv).	Beyond 30 days	396	792	1188

(e) ICD Containers - Laden & Empty

Sl. No.	Particulars	(In Rs. per day)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	first 15 days	Free	Free	Free
(ii).	from 16 to 30 days	99	198	297
(iii).	from 31 to 45 days	198	396	594
(iv).	Beyond 45 days	396	792	1188

(f) Transhipment Containers – Laden & Empty

Sl. No.	Particulars	(In Rs. per day)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	first 30 days	Free	Free	Free
(ii).	from 31 to 45 days	99	198	297
(iii).	from 46 to 60 days	198	396	594
(iv).	Beyond 60 days	396	792	1188

(g) Shut Out Containers – Laden & Empty

Sl. No.	Particulars	(In Rs. per day)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i)	from 1 to 15 days	99	198	297
(ii).	from 16 to 30 days	198	396	594
(iii).	Beyond 30 days	396	792	1188

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3). Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (4). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (5). The storage charges on abandoned containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to following:
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
 - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on the container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will

cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line/consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

1.11 CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE

A consolidated charge of Rs. 2000/- per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship.

1.12 CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER

For Foreign going vessel, Rs 200/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.1000/-.

For Coastal vessel, Rs.120/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.600/-

SECTION - II

2. OTHER SERVICES

2.1 VISITOR ENTRY PASS

	Yearly	Monthly	Daily
(a). Per Application	Rs.250	Rs.100	Rs.20

2.2 VEHICLE ENTRY PASS

Per Entry	Rs.100/-
-----------	----------

Note:

- (1). The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving VCTPL's terminal for delivery/dispatch of containers/cargo.

2.3 PHOTOGRAPHY

(a). Film Shooting and Photography	Rs.10,000 per day
(b). Taking Photographs of Goods Imported / Exported	Rs. 500 per day
(c). Taking Photographs of Crews and Others	Rs. 250 per day
(d). Videography (related to operational activities)	Rs. 3000 per day
